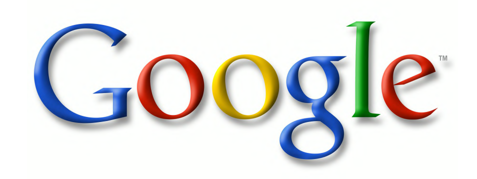
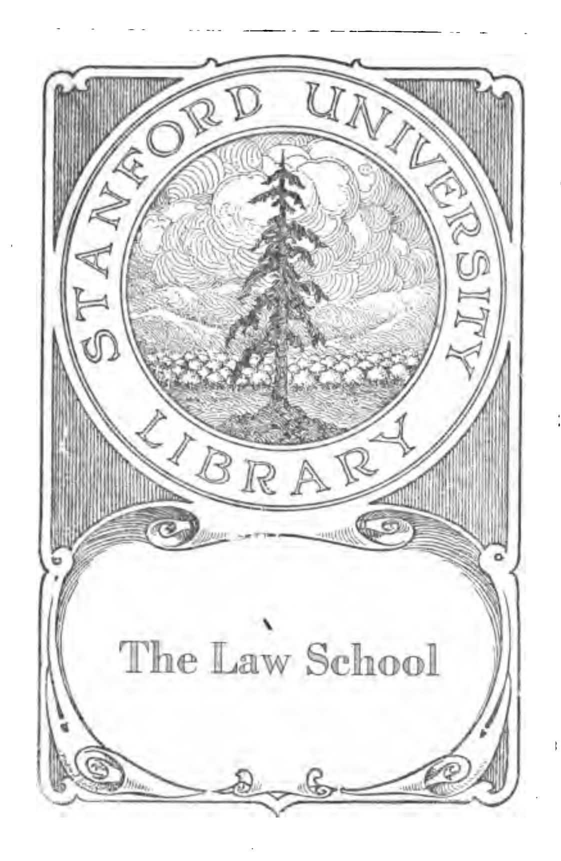





STANFORD UNIVERSITY
LIBRARY
The Law School

COURS

DE

DROIT COMMERCIAL.

DE L'IMPRIMERIE DE I. JACOB, FILS AINÉ, A VERSAILLES.

COURS

DE

DROIT COMMERCIAL,

PAR J.-M. PARDESSUS,

AVOCAT A LA COUR ROYALE, PROFESSEUR DU CODE DE COMMERCE A LA FACULTÉ DE DROIT DE PARIS.

TOME SECOND.



PARIS,

GARNERY, LIBRAIRE, RUE DU POT DE FER, N.° 14.

FÉVRIER 1815.

Rectifications que le Lecteur est prié de faire.

TOME I.er

Page 172, ligne 7, au lieu de ces mots : *il en sera dû*, lisez *il en sera de même dû.*

Page 257, ligne 18, après le mot *suite*, placez *un point* et supprimez le reste de l'*alinéa.*

Page 282, ligne 8, supprimez les mots *de la Vente.*

Page 299, placez au-dessus de la première ligne le titre suivant :

§. II. *Obligation de payer.*

Page 308, ligne (, au lieu de ces mots : *qu'auroient eus*, lisez *qu'auroit eus.*

Même page, ligne 1., au lieu de ces mots : *risques du vendeur*, lisez *risques de l'acheteur.*

Page 385, ligne 6, au lieu de ces mots : *avec Paul, qui lui offre*, lisez *avec Paul, et lui offre.*

Page 402, ligne 6, au lieu de ces mots : *entre l'accepteur et le preneur*, lisez *entre l'accepteur et le tireur.*

Page 413, ligne 13, au lieu de *n.* 270, lisez *n.* 379.

Page 512, ligne 10, au lieu de ces mots : *nom du débiteur*, lisez *nom du créancier.*

Page 579, ligne 19, au lieu du mot *Commissaire*, lisez *Commissionnaire.*

Page 603, ligne 17, au lieu du mot *actif*, lisez *passif.*

TOME II.

Page 75, à la marge, supprimez les mots : *Pén.* 620.

Page 91, corrigez conformément à l'addition, page XX.

Page 122, ligne 23, au lieu de ces mots : *arrêt du* 16, lisez *arrêt du conseil, du* 16.

Page 328, ligne 13, au lieu de ces mots : *obligations de l'assuré*, lisez *obligations de l'assureur.*

Page 341, ligne 3, au lieu de ces mots : *acquise à l'assuré*, lisez *acquise à l'assureur.*

Page 405, ligne 15, au lieu de ces mots : *l'assureur est privé*, lisez *l'assuré est privé.*

Page 451, en marge, au lieu de ces mots : *Com.* 349, lisez *Com.* 358.

TABLE DES TITRES,

CHAPITRES, SECTIONS ET PARAGRAPHES

CONTENUS DANS CE VOLUME.

TROISIÈME PARTIE.

Du Commerce maritime........ Pag. 1

TIT. I.er *De la Propriété des Navires*... 7

Chap. I.er *Comment s'acquiert la Propriété des Navires*.................. 10

Sect. I.ere *De la Construction des Navires*...................... ibid

Sect. II. *De l'Acquisition des Navires*........................ 14

§. I.er *De l'Acquisition des Navires par actes volontaires*........... ibid

§. II. *Des Ventes des Navires par autorité de justice*............. 17

A

ART. I.er *De la Saisie et Vente forcée des Navires* . . . . Pag. 17

ART. II. *Des autres espèces de Ventes de Navires en justice* 24

§. III. *Acquisition des Navires par prescription.* 25

CHAP. II. *De la copropriété des Navires.* 28

TIT. II. *Des Capitaines de Navires* 33

CHAP. I.er *De la Nomination et Révocation du Capitaine* . . . . ibid.

CHAP. II. *Des Droits et Devoirs du Capitaine.* 37

SECT. I.ere *Droits et Devoirs du Capitaine, avant le départ.* 39

SECT. II. *Droits et Devoirs du Capitaine, pendant le voyage* 46

SECT. III. *Droits et Devoirs du Capitaine, à l'arrivée.* 60

SECT. IV. *Obligations respectives des*

Capitaines de plusieurs Navires réunis........................Pag. 64

§. I.er *De l'Abordage*............ 65

§. II. *Des Travaux ou Sacrifices pour sauver un Navire voisin.* Pag. 69

§. III. *Des Voyages de conserve*... 72

CHAP. III. *De l'Effet des Engagemens ou des Fautes du Capitaine*....... 73

SECT. I.ere *Comment le Capitaine est personnellement engagé*......... 74

SECT. II. *Comment l'Armateur est engagé par les faits du Capitaine.* 76

TIT. III. *Du Louage de Services des Gens de mer*................ 84

CHAP. I.er *Engagemens des Gens de mer en général*...................... 85

SECT. I.ere *Règles communes à toutes espèces d'Engagemens des Gens de mer*........................ 86

SECT. II. *Engagemens des Gens de mer pour un prix déterminé*..... 92

§. I. *Des Ruptures de Voyage*. Pag. 93

ART. I.er *Rupture volontaire du Voyage* 94

ART. II. *Rupture de Voyage par interdiction de Commerce*.......... 97

ART. III. *Rupture de Voyage par arrêt de Prince*............... 97

ART. IV. *Rupture du Voyage par perte du Navire*............... 98

ART. V. *Rupture du Voyage par l'innavigabilité du Navire*....... 102

§. II. *Du Retardement de Voyage*.. 103

§. III. *De la Prolongation de Voyage*. 104

§. IV. *Captivité d'un homme de mer*. 106

§. V. *Maladie d'un homme de mer*.. 107

§. VI. *Mort d'un homme de mer*.... 108

SECT. III. *Des Engagemens des Gens de mer au profit ou au fret*..... 109

CHAP. II. *Des Gens de l'équipage en particulier*.......................... 112

CHAP. III. *Des Contrats de pacotille*.... 123

TIT. IV. *De la Location des Navires*. Pag. 127

CHAP. I.er *De la Forme des Chartes-parties*. 128

CHAP. II. *Obligations respectives du Fréteur et de l'Affréteur*. 132

CHAP. III. *Obligations du Capitaine envers les Chargeurs* 148

CHAP. IV. *Obligations respectives de contribuer aux avaries* 159

SECT. I.ere *Quelles avaries donnent lieu à la contribution*. 161

§. I. *Des Choses données par composition*. 162

§. II. *Du Jet et de ses accessoires*. . 163

§. III. *Des Dommages ou Pertes qu'éprouve le Navire*. 168

§. IV. *Traitement, Salaires et Indemnités des Gens de mer blessés, tués ou faits esclaves*. 171

§. V. *Frais extraordinaires pendant la traversée*. 173

SECT. II. *De la Contribution aux avaries communes*.......... Pag. 176

§. I.er *Dans quels cas il y a contribution*.................... 178

§. II. *Quelles Choses doivent contribuer*.................... 179

§. III. *Comment se fait la contribution*.................... 183

CHAP. V. *Des Conventions pour le Transport des Passagers*................ 200

TIT. V. *Du Contrat à la grosse*...... 203

CHAP. I.er *Principes généraux sur le Contrat à la grosse*................ 204

SECT. I.ere *Des Choses qu'on peut prêter à la grosse*.............. ibid

SECT. II. *Des Choses affectées à l'emprunt à la grosse*........... 206

§. I. *Quelles Choses sont susceptibles d'être affectées*................ ibid

§. II. *De la consistance des Choses affectées au Prêt*................ 212

§. III. *De la Valeur des Choses affectées au Prêt.* .... Pag. 218

Sect. III. *Des Risques à la charge du Prêteur à la grosse.* 223

§. I. *De la Nature des Risques...* 224

§. II. *De la Durée des Risques...* 231

Sect. IV. *Des Profits maritimes...* 237

Chap. II. *De la Forme des Contrats à la grosse* 238

Sect. Ire *Des Formes externes du Contrat à la grosse.* 239

Sect. II. *Des Formes internes, ou des Enonciations que doit offrir le Contrat de Prêt à la grosse....* 242

§. Ier *Enonciation du Capital prêté et de la Somme convenue pour le Profit maritime.* 243

§. II. *Désignation des Choses sur lesquelles on emprunte.* 244

§. III. *Enonciation du Nom du Navire et du Capitaine.* 252

§. IV. *Désignation du Prêteur et de l'Emprunteur* .... Pag. 254

§. V. *Désignation du Voyage et du Terme de Remboursement* 256

Sect. III. *Par quelles personnes peut être souscrit un Emprunt à la grosse* 258

Chap. III. *Quand le Prêteur à la grosse peut exiger son Paiement* 263

Sect. I.re *De l'Exigibilité déterminée par la Convention* .... ibid

Sect. II. *De l'Exigibilité occasionnée par le fait de l'Emprunteur* .. Pag. 266

Chap. IV. *Comment le Prêteur peut exiger son Paiement* 271

Sect. I.re *Des Poursuites que le Prêteur peut diriger contre l'Emprunteur* 273

Sect. II. *Des Droits du Prêteur sur les Choses affectées au Prêt* 274

Sect. III. *Du Concours de plusieurs Prêteurs à la grosse*........ Pag. 275

Chap. V. *Des Exceptions ou Déductions que l'Emprunteur peut opposer au Prêteur*........................ 278

Sect. I.ère *Exceptions de l'Emprunteur, en cas de sinistre majeur*.... ibid.

Sect. II. *Exceptions de l'Emprunteur en cas d'avaries*............ 283

Chap. VI. *Du* Ristourne *ou Dissolution du Contrat à la grosse pour défaut ou insuffisance d'objets affectés*......... 285

Sect. I.ère *Du Ristourne pour défaut de mise en risques*.............. 287

Sect. II. *Du Ristourne pour insuffisance de choses exposées aux risques*....................... 289

§. I.er *Du Ristourne résultant de la fraude de l'Emprunteur*........ ibid

§. II. *Du Ristourne causé par erreur de l'Emprunteur*............... 292

TIT. VI. *Du Contrat d'Assurance*.. Pag. 294

CHAP. I.er *Principes généraux sur le Contrat d'Assurance*. 300

SECT. I.re *Des Choses qui peuvent être assurées*.................... ibid

SECT. II. *Des Risques dont se charge l'Assureur*.................... 320

SECT. III. *De la Prime*........... 335

SECT. IV. *De ce que l'Assureur promet à l'Assuré*............. 341

CHAP. II. *Des Formes de la Police, ou Contrat d'Assurance*............... 345

SECT. I.re *Des Formes externes de la Police d'Assurance*.......... 346

SECT. II. *Des Formes internes de la Police d'Assurance*............. 355

§. I.er *Noms et Qualités de celui qui fait assurer*.................... 356

§. II. *Noms et Désignation du Navire et du Capitaine*.............. 363

§. III. *Enonciation des Lieux, Temps et Nature des Risques*...... Pag. 367

§. IV. *Indication des Choses assurées*........................ 370

§. V. *Enonciation des Sommes assurées et de la Prime*............. 373

§. VI. *Des diverses autres Enonciations nécessaires ou facultatives*.. 374

CHAP. III. *Des Actions de l'Assuré contre l'Assureur*........................ 376

SECT. I.re *Par qui et contre qui les Actions doivent être intentées*..... 377

SECT. II. *Quand l'Assuré peut-il agir contre l'Assureur*.............. 379

SECT. III. *Comment l'Assuré doit-il justifier sa demande*........... 382

SECT. IV. *Quelles Actions l'Assuré peut-il intenter*................ 385

§. I.er *Du Délaissement*.......... 386

ART. I.er *Des cas de Délaissement* .. 387

DISTINCTION I.re *Délaissement en cas de prise*....................... 388

DIST. II. *Délaissement pour cause de Naufrage* .... Pag. 392
DIST. III. *Délaissement pour innavigabilité* 393
DIST. IV. *Délaissement pour Arrêt de Puissance* 397
DIST. V. *Délaissement pour défaut de Nouvelles* 398
DIST. VI. *Délaissement pour perte ou détérioration des trois quarts* 401
ART. II. *Des Formes du Délaissement* 402
ART. III. *Des Effets du Délaissement.* 413
DIST. I.re *Le Délaissement ne doit pas être partiel* .... ibid
DIST. II. *Le Délaissement doit être pur et simple* 420
DIST. III. *Le Délaissement est irrévocable* .... ibid
DIST. IV. *Le Délaissement subroge l'Assureur aux Droits de l'Assuré.* 422
§. II. *De l'Action d'Avarie* 424

SECT. V. *Comment l'Assuré peut-il exiger son Paiement*........ Pag. 431

CHAP. IV. *Des Actions et Exceptions de l'Assureur*........................ 432

CHAP. V. *Du* Ristourne *ou Dissolution du Contrat d'Assurance*................ 444

SECT. I.re *Du Ristourne pour défaut de Choses mises en risques* 445

SECT. II. *Du Ristourne pour insuffisance de Choses mises en risques*. 448

§. I.er *Ristourne résultant de la fraude de l'Assuré*............ 449

§. II. *Ristourne résultant de simple erreur* 450

SECT. III. *Comment s'opère le Ristourne* 453

TIT. VII. *Des Priviléges résultant des Contrats maritimes*................ 457

CHAP. I. *Des Priviléges sur les Navires*.. 458

SECT. I.re *Comment un Navire est affecté aux dettes de celui à qui il appartient*........................ 459

§. I. *Quelles sont les Dettes privilégiées sur un Navire*........ Pag. 460

Art. I. *Sommes dues pour Construction, Achat ou Réparations d'un Navire*...................... 461

Art. II. *Sommes dues aux Gens de mer pour leurs Loyers*.......... 462

Art. III. *Sommes dues pour Victuailles*...................... 463

Art. IV. *Obligations dérivant de la Charte-partie*................. ibid

Art. V. *Obligations produites par le Prêt à la grosse et le Contrat d'Assurance*................... 464

§. II. *Des Dettes non privilégiées sur les Navires*................. 465

Sect. II. *De la manière dont peuvent être purgés les Droits des Créanciers sur un Navire*............ 466

Sect. III. *De la Collocation des Créanciers sur les Navires*....... 469

§. I. *Comment est provoqué l'Ordre des Créanciers*................ 470

§. II. *Dans quel Ordre les Créanciers doivent être colloqués*... Pag. 471

Sect. IV. *Des Droits sur les Débris d'un Navire naufragé*.......... 478

Chap. II. *Des Priviléges sur le Fret*.... 482

Chap. III. *Des Priviléges sur le Chargement*........................ 486

Chap. IV. *Comment s'éteignent ou se perdent les priviléges résultant des Contrats maritimes*................. 494

Les Citations marginales des Codes sont indiquées, savoir : Civ., *Code Civil;* Pr., *Code de Procédure;* Com., *Code de Commerce;* I. C., *Code d'Instruction criminelle;* Pén., *Code Pénal.*

FIN DE LA TABLE DES CHAPITRES.

Addition à la page 91.

L'ordonnance du Roi du 12 février 1815 [1], déroge à celle du 18 octobre 1740, en ce que les limites du petit cabotage qui étoient fixées par cette ordonnance aux ports compris depuis le cap Creuz jusqu'à Monaco, sont étendues, du côté de l'est, jusques et compris Naples, et du côté de l'ouest, jusques et compris le port de Malaga.

Elle déclare aussi que la navigation aux îles de Corse, de Sardaigne, et Baléares, sera aussi réputée être navigation de petit cabotage.

[1] Bulletin des lois, 5.e série, n. 679.

COURS
DE
DROIT COMMERCIAL.

TROISIÈME PARTIE.

DU COMMERCE MARITIME.

596. Le droit commercial maritime peut être considéré sous trois points de vue différens.

Le premier est celui de l'intérêt politique des nations. Il offre à l'examen du publiciste les grandes questions de la liberté des mers et des limites que le droit de la guerre peut permettre à une puissance d'y apporter, non-seulement à l'égard de ses ennemis, mais encore quelquefois à l'égard des neutres.

Ces questions ne sont que de pure spéculation, si on les envisage sous les seuls rapports du droit primitif. S'il faut les examiner dans l'état actuel des sociétés humaines, il n'existe point de tribunal dont le jugement puisse les résoudre. Les querelles qui s'élèvent entre des Etats indépendans, sont presque toujours

décidées par la force des armes. Avec un tel mode de jugement, les succès du vainqueur n'établissent pas mieux la justice de sa cause, que les traités consentis par le vaincu ne sont la preuve qu'il avait tort.

Le second point de vue sous lequel le droit maritime peut être considéré, est l'action du Gouvernement pour protéger et entretenir la sûreté et la police du rivage et des ports, pour diriger vers le grand but de l'intérêt public et de la défense de l'Etat, non-seulement le commerce en général, mais encore, s'il est nécessaire, les moyens particuliers de chacun de ceux qui s'y livrent.

Tout ce qui appartient à l'administration, à la police, à la conservation des ports, est, dans l'état actuel de la législation française, confié à une autorité indépendante des tribunaux. Cette autorité trouve les règles de sa conduite dans des lois et des instructions spéciales. Il est vrai que la connoissance de plusieurs de ces règles peut servir à décider certaines difficultés que font naître les transactions privées; mais elles n'ont, par leur objet, ni la rigoureuse exactitude, ni la fixité des lois qui statuent sur les engagemens ou les rapports individuels, elles tiennent à des causes, à des intérêts qu'il n'appartient point au simple citoyen de discuter. Il suffira donc de les indiquer à l'occasion.

Les mesures que prend l'administration dans

les *bris* et *naufrages*, pour sauver les personnes et les propriétés, quoiqu'en apparence plus rapprochées par leur objet des lois qui statuent sur les intérêts privés, ne devant point donner lieu à des contestations sur lesquelles les tribunaux aient à prononcer, sont, par cela même, hors du domaine de la jurisprudence commerciale telle que nous l'envisageons dans cet ouvrage. Quoique fondées sur l'intérêt sacré du malheur, elles ont besoin d'être modifiées selon les circonstances, surtout lorsque le Gouvernement peut avoir de justes sujets de craindre qu'un ennemi n'abuse des droits de l'humanité et de l'hospitalité pour attenter à la sûreté et au commerce de l'Etat.

D'ailleurs, ce que le malheur réclame, ce que la justice commande, c'est de préserver les effets naufragés du vol et du pillage des habitans des côtes ; et l'activité des autorités locales, la promptitude des secours, une grande vigilance pour empêcher que des voleurs ne prennent le masque de l'humanité, la sévère punition de ceux qui commettroient ce crime, sont la plus sûre garantie.

Il en est de même de ce qui concerne les prises. Leur nature, leurs résultats, les questions qu'elles font naître, intéressent autant les droits politiques des peuples en général, que ceux du commerce de chaque nation en particulier.

La course est une sorte de guerre maritime

dont les règles ne sont que les lois même de la guerre plus ou moins modifiées. Les armateurs, que fait agir l'espoir du gain, deviennent les auxiliaires de leur patrie; ils ne sont pas plus que celle-ci, au-dessus des principes du droit des gens, qui déterminent dans quels cas, de quelle manière et jusqu'à quel point il est permis de nuire à son ennemi. Ce n'est qu'à ces conditions qu'un Etat permet la course, qui, sans cela, seroit une véritable piraterie.

Le Gouvernement, à qui appartient la direction de toutes les forces vers le but de la défense commune, doit prévenir et réprimer les contraventions que l'ardeur immodérée du butin pourroit faire commettre au préjudice des lois de la guerre, des rapports, soit d'amitié, soit de neutralité, qu'il peut seul apprécier. Quand les sujets d'une puissance ont à se plaindre d'avoir été injustement traités par les corsaires d'une autre, ce n'est ni aux particuliers auteurs des désordres, ni aux tribunaux, juges ordinaires de ces particuliers, qu'ils peuvent demander justice. Le Gouvernement dont les sujets ont été lésés n'a, comme nous l'avons déjà observé, n. 207, d'autre moyens à employer que les négociations; lorsqu'elles sont infructueuses, la force des armes devient sa dernière et sa terrible ressource.

Enfin la rigueur du droit, même appliquée

aux ennemis, pourroit quelquefois contrarier des mesures politiques dont le secret fait, presque toujours, tout le succès, arrêter une négociation importante, ou éloigner la paix la plus désirable. De telles considérations ne pouvant être soumises à des principes invariables, et d'ailleurs ces matières sortant du cercle de la jurisprudence, il étoit convenable d'en interdire la connoissance aux tribunaux ordinaires.

597. Nous ne parlerons donc ici que des engagemens auxquels le commerce maritime peut donner lieu entre les particuliers, et voici l'ordre que nous allons suivre.

Les navires, seuls moyens à l'aide desquels se fait le commerce maritime, ne pouvant exister sans appartenir à quelqu'un, nous nous occuperons d'abord de ce qui établit, en général, la propriété d'un navire. Ce sera l'objet du titre premier.

Ce n'est qu'en voyageant que les navires peuvent remplir leur destination. La conduite en est confiée à un chef assez généralement connu sous le nom de *capitaine*. L'importance de ses fonctions, l'étendue et la nature des droits et obligations qui naissent de sa qualité, nous porte à en faire l'objet du titre second.

Les navires sont dirigés tant par le capitaine que par un grand nombre d'employés sous ses ordres. Il loue leurs services, et la nature des

choses a exigé sur cet objet des règles qui s'écartent souvent de celles du droit civil. Le troisième titre comprendra donc tout ce qui concerne la location des services des gens de mer.

Les navires sont des voitures que ceux à qui ils appartiennent n'emploient pas toujours pour leur usage personnel. Ainsi dans un quatrième titre se range naturellement ce qui concerne la location des navires, la garde et responsabilité des objets qu'on y charge, et les rapports que la réunion de ces mêmes objets établit entre les divers co-chargeurs, si quelqu'un d'entre eux fait des sacrifices ou éprouve des dommages pour le salut commun.

Le commerce maritime exigeant des mises considérables de fonds qu'il n'est pas toujours facile de se procurer par de simples emprunts, et pour l'acquittement desquels il est difficile de donner d'autres sûretés que les objets mêmes pour lesquels les avances sont faites, on a senti le besoin et reconnu l'utilité d'une sorte d'association du prêteur aux chances de la navigation, dans laquelle le risque de la perte pût être compensé par l'espoir d'un intérêt supérieur à celui que les capitaux produisent dans le commerce de terre. C'est l'objet du contrat à la grosse, qui deviendra le cinquième titre de cette partie.

L'ordre naturel des idées conduit à parler de la convention par laquelle un spéculateur

aussi hardi, mais plus utile que celui qui prête à la grosse, vient au secours du commerçant, dont il s'engage à réparer les pertes, en se contentant, pour prix de ses risques, d'une foible récompense. C'est le contrat d'assurance, le plus beau, le plus utile de ceux qu'ait inventé le génie du commerce. Nous en ferons l'objet du titre sixième.

Enfin, ces diverses conventions attribuent aux uns des droits, imposent aux autres des obligations auxquelles les navires sont affectés. L'exercice des ces droits, en ce qui est particulier à la législation commerciale, sera l'objet du titre septième.

TITRE PREMIER.

DE LA PROPRIÉTÉ DES NAVIRES.

---

598. Nous avons donné le nom de *navire* à tout bâtiment de mer destiné au commerce; celui de *vaisseau* est plus particulièrement réservé aux bâtimens que l'état emploie dans sa marine. Cette expression *navire* étant générique, doit s'appliquer même à des chaloupes et à des barques, lorsqu'elles ne sont point accessoires d'un bâtiment plus considérable, et destinées à son service.

Civ. 531. Com. 191. Quelles que soient la dénomination et la grandeur d'un navire, il est meuble.

Cette grandeur est déterminée par l'étendue que le fonds de cale peut avoir. L'unité de mesure adoptée pour cette indication, se nomme *tonneau*. Le tonneau est un espace de quarante-deux pieds cubes, ancienne mesure (un stère 404 millièmes, nouvelle mesure de France.) On donne aussi le nom de *tonneau* à une mesure du poids de 2000 livres, ancienne mesure (978 kilogrammes 292 millièmes); mais ce n'est pas ce dont il s'agit ici.

Le décret du 1.er janvier 1794 (12 nivôse an 2), détermine la manière de faire ce calcul qu'on nomme *jaugeage*. Il existe dans les ports des préposés publics institués suivant les règles que nous avons expliquées n. 114, chargés de faire cette opération, dont le résultat constate ce qu'on appelle le *tonnage du navire* : il doit être indiqué dans les déclarations et autres actes dont nous parlerons plus bas.

599. Quoiqu'en général il ne soit point défendu aux étrangers de faire le commerce en France, aucun navire n'a droit aux priviléges des bâtimens français, de quelque manière qu'il ait été acquis, s'il n'appartient pas entièrement à des Français. Cette prohibition est faite par le règlement du 24 octobre 1681, l'ordonnance du 18 janvier 1717, et un grand

nombre de lois dont les plus récentes sont les décrets des 21 septembre 1793 et 9 octobre suivant (27 vendémiaire an 2).

L'article 12 de ce dernier décret ajoute même qu'aucun Français, résidant en pays étranger, ne pourra être propriétaire, en totalité ou en partie, d'un navire jouissant des privilèges accordés aux navires français, s'il n'est pas associé d'une maison de commerce française, faisant le commerce en France, et s'il ne prouve pas, par le certificat du consul en fonctions dans le pays étranger où il réside, qu'il n'a point prêté de serment de fidélité à cet état, et qu'il s'est soumis à la juridiction de ce consul.

600. Nous diviserons ce titre en deux chapitres.

Dans le premier, nous verrons comment peut être acquise la propriété d'un navire. Dans le second, nous ferons connoître quelques règles faisant exception au droit commun sur la copropriété des navires.

CHAPITRE PREMIER.

Comment s'acquiert la propriété des Navires.

601. On peut être propriétaire d'un navire, ou parce qu'on l'a fait construire, ou parce qu'on l'a acquis déjà construit.

Ce double rapport, sous lequel le droit à la propriété des navires peut être considéré, fera l'objet des deux sections suivantes.

SECTION PREMIÈRE.

De la construction des Navires.

602. Pour qu'un navire que l'on construit jouisse des avantages réservés à la navigation française, il faut, suivant la loi du 13 mai 1791, que cette construction ait lieu en France. La proclamation du Roi du 1.er juin suivant, a ordonné qu'aucun navire ne seroit enregistré et inscrit comme français dans les registres des classes, ou tous autres, qu'après qu'il auroit été constaté par des preuves légales que ledit navire a été construit dans le royaume : elle défend, en conséquence, de délivrer à l'avenir aucune expédition pour des navires construits

ou achetés en pays étrangers, et de donner aucun congé pour les amener dans les ports du royaume : elle fait pareillement défenses aux consuls et autres agens français en pays étrangers, d'autoriser ou permettre qu'il soit passé dans leurs chancelleries aucune police de construction ou actes de vente de bâtimens étrangers, ni de légaliser lesdits actes.

Ces lois ont été renouvelées par l'art. 2 du décret du 21 septembre 1793, qui refuse le privilége d'être réputés français aux navires construits ailleurs que dans des possessions françaises. L'art. 8 de celui du 9 octobre suivant, déclare même que les navires français ne pourront, sous peine d'être réputés étrangers, être radoubés ou réparés en pays étranger, si les frais de radoub ou réparation excèdent six francs par tonneau, à moins que la nécessité de frais plus considérables ne soit constatée par un rapport, signé et affirmé par le capitaine et autres officiers du navire, vérifié et approuvé par le consul, ou à son défaut, par deux commerçans français résidant en pays étranger, et déposé au bureau des classes du port français où le navire reviendra.

603. Plusieurs artistes, artisans et ouvriers concourent à la construction des navires : leurs droits et obligations sont régis par les principes généraux du droit, sur les devis et marchés. Les

constructeurs sont, à l'égard des navires, ce que sont les architectes-entrepreneurs à l'égard des édifices.

Com. { 433. 633. } Ces sortes d'entreprises sont des actes de commerce, et toute action qui en résulte se prescrit par le silence du demandeur, pendant un an, s'il n'y a interruption, suivant les règles que nous avons données, n. 240. Il en est de même des fournitures ou travaux pour l'armement, l'équipement ou le radoub d'un navire.

Les ouvriers qu'emploient les entrepreneurs de construction ou radoub d'un navire, n'ac-
Civ. 1798. quièrent point de droits contre le propriétaire, ni par conséquent de privilège sur le navire. Il faut qu'ils aient travaillé de l'ordre de ce propriétaire; autrement ils n'ont que la voie de saisir et arrêter entre ses mains ce qu'il doit à l'entrepreneur qui les a employés.

Une déclaration du 16 mai 1747 le décide formellement. Mais l'usage constant est de n'en appliquer les dispositions qu'autant que les marchés faits avec lesdits entrepreneurs ont été rendus publics de la manière établie par les réglemens locaux, afin que les ouvriers employés, ainsi que les vendeurs de bois et d'autres matières premières, sachent qu'ils n'auront point de droits sur le navire, lorsque leur débiteur aura été payé sans opposition.

604. Quiconque a fait construire un navire,

est obligé, conformément à l'art. 11 du règlement du 1.er mars 1716, aux art. 7 et suiv. du titre 7 de l'ordonnance du 31 octobre 1784, et aux art. 4, 9, 13, 19 et autres du décret du 9 octobre 1793, de faire dresser, dans les bureaux du commissaire des classes du quartier où est situé le port dont le navire dépendra dorénavant, un acte qui en contienne la description et atteste qu'il a été mesuré et reconnu bien construit, et de construction française. Cet acte se nomme *acte de francisation;* le navire reçoit en même-temps un nom qui ne peut plus être changé sans une nouvelle déclaration, et des numéros désignant le port, et l'ordre de l'enregistrement.

L'objet de ces formalités est de mettre le fonctionnaire chargé de surveiller cette partie, à même de prononcer ou faire prononcer la condamnation d'un navire qui seroit reconnu de mauvaise construction et capable d'exposer la vie de ceux qui doivent le monter; d'instruire le gouvernement de l'état de la marine commerçante, et de fournir d'avance des indications qui puissent être énoncées dans les congés ou autres pièces dites *de bord*, dont les navires doivent être munis en partant, ainsi que dans les rapports dont nous verrons que la rédaction est imposée au capitaine.

Cet acte, ayant aussi pour objet d'assurer l'exécution des lois qui défendent aux étrangers

de posséder des navires en France, ne doit être délivré qu'après que celui qui l'a demandé a affirmé qu'aucun étranger n'est directement ou indirectement intéressé dans cette propriété; des peines sévères sont même prononcées contre ceux qui prêteroient leur nom à des personnes qui n'ont pas droit d'obtenir un tel acte.

SECTION II.

De l'acquisition des Navires.

605. Les navires, comme tous autres biens meubles, peuvent être acquis, soit par actes volontaires, soit par adjudication faite de l'autorité des tribunaux, soit par prescription. Ils peuvent l'être aussi par l'effet de la prise sur l'ennemi. C'est une dérogation à la prohibition d'acquérir des navires étrangers. Mais ce mode d'acquisition étant soumis à des règles particulières, nous n'avons point l'intention de nous en occuper, ainsi que nous l'avons déjà observé, n. 596.

Nous diviserons cette section en trois §.

§. I.

De l'acquisition des Navires par actes volontaires.

606. L'acquisition d'un navire, soit à titre gratuit, tel qu'une donation, soit à titre oné-
Com. 195. reux, tel qu'une vente, échange, doit être faite

par écrit; la preuve testimoniale n'en seroit pas admise. Il n'est pas toute fois nécessaire que l'acte de vente soit authentique.

Dans l'un et l'autre cas, il résulte de l'art. 18 du décret du 9 octobre 1793, que ces actes doivent contenir copie de l'acte de francisation du navire : cette précaution a pour objet d'assurer l'exécution des prohibitions que nous avons indiquées n. 599.

Ce que nous venons de dire n'empêcheroit pas sans doute qu'une vente verbale avouée, quoiqu'elle ne pût être opposée aux tiers intéressés à la contester, ne fût obligatoire du vendeur à l'acheteur. Entre eux, les principes du droit commun sur les preuves, développés n. 541 et suiv., auroient toute leur force.

607. La vente d'un navire en comprend les *agrès*, s'il n'y a pas de stipulation qui en exclue tout ou partie. On nomme *agrès*, la chaloupe, le canot, les ancres, mâts, cables, voiles, poulies, vergues et autres semblables objets qui ne sont pas partie intégrante du navire, en ce sens qu'on ne puisse les en détacher sans fractures, mais qui forment l'appareil indispensable pour Civ. 1615. l'équiper et le mettre en état de naviguer. Ce mot ne comprend pas les approvisionnemens de défense ou de bouche, qu'on nomme *armement* et *victuailles*, ce qui s'entend même des avances faites aux gens de mer, et

des frais d'approvisionnement pour le départ. Ces objets ne sont vendus qu'autant que l'acte l'énonce expressément. Il en est de même du *fret* ou prix de location du navire couru, quand on le vend en voyage.

Cependant les canons qui n'auroient point été placés momentanément sur le navire, et que leur disposition annonceroit être destinés à son usage perpétuel, seroient sans difficulté considérés comme accessoires compris dans la vente.

Il n'est pas nécessaire que le navire existe sous les yeux ou dans un lieu connu des contractans, pour que la vente soit valable; on
Com. 195. peut le vendre pendant qu'il est en voyage. Alors les règles que nous avons données, n. 167, doivent être observées.

608. La mutation de propriété d'un navire, même celle qui résulteroit de succession, oblige, suivant les art. 17 et 18 du décret précité, le nouveau propriétaire à remplir des formalités à peu près semblables à celles que nous avons vu être nécessaires après la construction.

Les ventes de navires qui ont lieu par suite d'une licitation entre des copropriétaires, sont encore une espèce de vente volontaire; mais nous n'en parlerons que dans le chapitre suivant, destiné à faire connoître les effets de la co-propriété.

§. II.

Vente des navires par autorité en justice

608. Des navires peuvent, comme tous autres objets mobiliers, être vendus par autorité de justice, dans plusieurs cas. Le plus fréquent est celui dans lequel la vente est poursuivie par suite de la saisie d'un créancier de celui à qui le navire appartient. Cette vente peut encore être faite en justice, lorsque le navire appartient soit à un mineur, soit à une succession bénéficiaire, soit à un failli. Ainsi nous diviserons ce §. en deux articles ; le premier traitera de la vente poursuivie en justice par un créancier saisissant ; le second, des autres cas de vente forcée.

Civ. 531. Pr. 620. Com. 197.

Art. I.er *De la saisie et vente forcée des navires.*

609. Le créancier porteur d'un titre exécutoire, qui veut poursuivre la vente d'un navire appartenant à son débiteur, doit lui faire un commandement de payer la dette.

Pr. 583. Com. 198.

Quand l'objet de la poursuite est d'obtenir le paiement d'une créance non classée parmi les priviléges sur le navire, d'après les règles que nous donnerons dans le titre VII, ce commandement doit être fait à la personne ou au domicile du débiteur. Si ce propriétaire est absent déclaré, on s'adresse aux héritiers envoyés Civ. 134.

en possession ; s'il est en pays étranger, on suit
Pr. 69, 9.e alin. les règles ordinaires sur les significations et
assignations.

Lorsqu'au contraire, la créance est privilégiée
Com. 199. sur le navire, le commandement peut être fait
au capitaine.

Il faut toutefois en excepter le cas où le débiteur poursuivi auroit un domicile élu par l'acte même constitutif de la créance, ou par
Civ. 111. tout autre également valable ; les règles que nous venons de donner, ont pour objet, moins de déroger aux conventions, que de suppléer au silence des parties.

610. Le créancier peut, vingt-quatre heures
Com. { 198. seulement après le commandement, faire
204. saisir le navire, soit gissant ou amarré dans le port, soit flottant sur ses ancres.

Mais si le capitaine est prêt à faire voile, le navire n'est saisissable que pour raison des
Com. 215. dettes relatives au voyage qui va être fait; et même encore, dans ce cas, les intéressés à ce voyage sont admis à empêcher la saisie et la vente, en donnant bonne et valable caution que le navire sera représenté à l'époque du retour, déterminée par le congé, ou de payer la dette, s'il ne revient pas par une cause autre que la force majeure.

Un navire est censé prêt à faire voile, lorsque le capitaine est muni du congé et

autres pièces dont les lois et règlemens l'obligent d'être porteur pour assurer sa traversée, ainsi que nous le verrons dans le titre suivant. Com. 215.
On doit conclure de ces principes, qu'on peut saisir un navire en voyage pour dettes contractées dans le lieu où il a fait relâche, sauf au capitaine à obtenir main-levée de la saisie en donnant caution.

611. L'huissier doit énoncer dans le procès-verbal de la saisie, 1.° les noms, profession et demeure du saisissant, et l'élection de domicile faite pour lui dans le lieu où se trouve le navire, et dans celui où siège le tribunal civil de l'arrondissement, tribunal devant lequel, suivant l'avis du conseil d'état, approuvé le 17 mars 1809 [1], la vente doit être poursuivie; 2.° le titre en vertu duquel il procède et la somme dont il poursuit le paiement; 3.° les noms du propriétaire et du capitaine, le nom, l'espèce et le tonnage du navire; 4.° il doit énoncer et décrire les chaloupes, canots, agrès, ustensiles, armes, munitions et provisions qu'il saisit avec le navire; 5.° enfin il établit un gardien. Com. 200.

Copie de ce procès-verbal doit être signifiée, avec assignation pour voir procéder à la vente, Com. 201.

---

[1] Bulletin des lois, 4.° série, n. 4391.

au propriétaire du navire saisi, à personne ou domicile, dans le délai de trois jours, s'il demeure dans l'arrondissement du tribunal devant lequel la vente est poursuivie; et s'il demeure hors de l'arrondissement, cette signification est faite à la personne du capitaine, ou, en cas d'absence, à celui qui représente le capitaine ou le propriétaire, dans le même délai de trois jours, augmenté d'un jour à raison de deux myriamètres et demi (5 lieues) de la distance du domicile de ce propriétaire. Si le saisi habite hors de la France continentale, ou s'il est établi chez l'étranger, les significations et
Pr. 69. citations sont faites au domicile du procureur du Roi près le tribunal où la saisie sera portée.

612. La vente ne peut être faite qu'à l'audience et par le ministère d'avoués; mais les formalités en sont plus ou moins multipliées,
Pr. 620. suivant l'importance du navire. S'il est de dix
Com. 207. tonneaux ou au-dessous, l'adjudication peut être faite à l'expiration du délai de huit jours francs, à compter de la signification de la saisie, augmenté des délais ordinaires accordés en raison des distances. Pendant cet intervalle, on fait trois criées, trois jours consécutifs, sur le quai du lieu; la vente est ensuite annoncée par l'apposition d'une affiche au mât, ou, s'il n'y en a point, à tout autre place apparente du navire, et à la porte du tribunal.

Si la saisie porte sur un navire de plus de dix tonneaux, on fait 1.° trois criées ou publications de huitaine en huitaine, à la bourse et dans la principale place du lieu où le navire est amarré; 2.° l'insertion de l'avis dans un des papiers publics imprimés dans le lieu où siège le tribunal, et, s'il n'y en a pas, dans un des journaux du département; 3.° l'apposition, dans les deux jours qui suivent chaque criée, d'affiches au grand mât du navire saisi, à la porte principale du tribunal, dans la place publique, à la bourse et sur le quai du port où le navire est amarré. Com. 202. Com. 203.

Après la première criée, la première enchère est reçue le jour indiqué par l'affiche, et de même chaque criée de huitaine en huitaine. Après la troisième, l'adjudication est faite au plus offrant et dernier enchérisseur, à l'extinction des feux, et sans autre formalité, sauf au juge-commissaire à accorder, s'il le juge convenable, une, ou au plus deux remises de huitaine chacune, qui sont publiées et affichées comme les précédentes. Com. 205. Com. 206.

613. Dans l'un et l'autre cas, les criées, publications et affiches doivent contenir les noms, profession et demeure du poursuivant, ainsi que le nom de son avoué; le montant de la somme due; les titres en vertu desquels la vente est poursuivie; l'élection de domicile Com. 204.

faite par le saisissant dans le lieu où siège le tribunal, et dans celui où le navire est amarré ; les noms et domicile du propriétaire saisi ; le nom et le tonnage du navire, d'après les indications contenues dans les actes de déclaration et de francisation, de manière à ce qu'on puisse facilement le connoître ; le nom du capitaine ; si le navire est amarré ou en armement ; le lieu où il est gissant ou flottant ; la première mise à prix ; enfin, le jour de l'audience à laquelle chaque enchère sera reçue. C'est d'après les usages locaux, jusqu'à ce qu'il existe un règlement général, qu'il faut déterminer quel jour de la semaine ces criées doivent être faites.

La nature et l'objet de ces formalités suffisent pour apprendre qu'elles sont prescrites à peine de nullité.

614. Quel que soit le tonnage du navire,
Com. 209. l'adjudicataire doit payer le prix de son adjudication dans les vingt-quatre heures. S'il n'a pas reçu opposition, il fait ce paiement au saisissant, qui devient comptable et responsable envers ceux des autres créanciers qui useroient, après ce terme, du droit qu'ils ont de se rendre
Com. 212. opposans dans les trois jours. S'il a reçu opposition dans les vingt-quatre heures de son adjudication, il doit consigner au greffe du tribunal de commerce du lieu.

Il peut y être contraint par corps. Le navire est en outre remis en vente, et adjugé à sa folle enchère trois jours après une nouvelle publi- Com. 209.
cation et affiche unique, et dans ce dernier cas, il n'est plus contraignable que pour le paiement du *déficit*, des dommages intérêts et des frais.

615. L'adjudication transmet à l'acheteur la propriété de tout ce qui lui a été nommément adjugé, quoiqu'un autre que le saisi s'en prétende propriétaire ; et encore celle des choses dépendantes du navire, comme accessoires indispensables quoique non spécifiés dans la saisie, pourvu qu'ils appartinssent au saisi.

Il peut se faire qu'un navire soit saisi comme appartenant encore à un débiteur qui l'a vendu, ou comme appartenant en totalité à celui qui n'en a qu'une part, ou enfin, qu'avec le navire, on ait saisi des objets réputés accessoires, tels que chaloupes, agrès qui n'appartiendroient pas au saisi. Les intéressés peuvent former Com. 210.
demande en distraction, pourvu qu'ils la notifient au greffe du tribunal avant l'adjudication. Le demandeur a trois jours, à compter de sa demande, pour fournir ses moyens; le Com. 211.
défendeur en a trois autres pour contredire, et la cause est portée à l'audience sur une simple citation.

La seule règle que les magistrats puissent observer dans ces différens cas, c'est que le

créancier saisissant n'a pas plus de droits que n'en avoit son débiteur, et ne doit être admis qu'à exproprier la portion de ce dernier. Mais comme tout doit être rapide dans une telle procédure, ces délais sont de rigueur.

Com, 210. Si la demande en distraction n'est formée qu'après l'adjudication, elle est convertie, de plein droit, en opposition à la délivrance des deniers de la vente.

ART. II. *Des autres espèces de ventes de navires en justice.*

616. Des navires peuvent appartenir à des mineurs, et la vente en devenir nécessaire par les différentes causes qui donnent lieu à vendre les biens de ces personnes. Les formes à observer sont les mêmes que celles que nous venons de faire connoître, puisqu'en général, le mo-
Civ. 452. bilier qui appartient à des mineurs, ne peut
Pr. 945. être vendu qu'en observant les formalités prescrites pour les saisies-exécutions.

Mais l'importance d'un meuble de cette espèce, et des raisons d'analogie nous portent
Civ, 457. à penser qu'un avis de famille doit précéder la
Pr. 954. vente. Si cette formalité n'est pas exigée pour vendre le mobilier, c'est qu'en général les propriétés de cette espèce sont sujettes à dépérissement, sans produire aucun fruit; un navire, au contraire, est, comme une maison,

susceptible d'être loué, et le mineur peut avoir un grand intérêt à le conserver en nature.

Les formalités expliquées, n. 612 et suiv., doivent encore être observées, lorsqu'un héritier bénéficiaire trouve un navire dans la succession qu'il a acceptée de cette manière, ou lorsque les syndics d'une faillite veulent procéder à la vente d'un navire dont un failli serait propriétaire. Civ. 805. Com. 492.

§. III.

Acquisition des navires par prescription.

617. Un navire est meuble, comme nous l'avons dit, n. 598. Faut-il en tirer la conséquence que le seul fait qu'on le possède fasse présumer qu'on en est propriétaire, comme nous avons eu souvent occasion, dans la précédente partie, de l'établir au sujet des meubles en général?

Nous ne saurions le croire. Les mêmes motifs qui ont fait modifier les règles communes sur les meubles, en ce qui concerne l'affectation d'un navire aux dettes du propriétaire et le moyen de purger les droits des créanciers, comme nous le verrons dans le titre VII, semblent aussi commander une modification à celles qui concernent l'acquisition par prescription.

La vente d'un navire doit être faite par

Com. 195. écrit : ainsi celui qui, possédant un navire, opposeroit à un revendiquant muni d'actes qui l'en établissent propriétaire, le fait de sa possession comme présomption d'une vente verbale, n'y seroit point admis comme s'il s'agissoit de meubles ordinaires; il faudroit qu'il prouvât sa propriété.

Vainement se serait-il fait enregistrer au bureau des classes comme nouveau propriétaire ; puisqu'il n'y auroit pas fait insérer le titre qui le rend propriétaire, cet enregistrement irrégulier déposeroit contre lui. La seule prescription de trente ans éteindroit
Civ. 2262. l'action en revendication du propriétaire dépouillé.

618. Mais il pourroit arriver qu'une personne eût acquis un navire de celui à qui il n'appartient pas.

On devroit d'abord distinguer en quelle qualité agissoit celui qui a vendu. S'il ne s'annonçoit que comme capitaine, une telle vente seroit nulle. Le capitaine d'un navire
Com. 237. n'a point le droit d'en faire la vente sans un pouvoir spécial, et le tiers qui auroit acheté ne seroit pas admis à exciper de sa bonne foi. Il a dû se faire exhiber les pouvoirs du vendeur, et ne pas croire que par la seule nature de ses fonctions il avoit qualité pour faire cette vente, car précisément ces fonctions ont pour

objet la simple conduite du navire, incompatible avec le droit d'en aliéner la propriété.

Cependant, par une modification que la justice et l'intérêt même du propriétaire commandent, lorsque le navire est reconnu et jugé innavigable, le capitaine, présumé naturellement pouvoir faire ce que son commettant eût fait, a droit de vendre le navire avec lequel il ne peut plus continuer la route. Rien en cela n'est contraire à la règle que nous venons de donner; car le seul parti qu'on puisse tirer d'un navire dans un tel état, est la vente des matériaux dont il se compose. Mais cette innavigabilité doit être constatée et reconnue par le magistrat des lieux, et son autorisation Com. 390. est requise pour la validité de la vente. C'est à lui à prendre les précautions convenables pour n'être pas trompé. Le capitaine qui le tromperoit seroit sans doute responsable et passible de dommages intérêts, mais l'acheteur serait à l'abri de toutes recherches, parce que tout ce qui se fait par suite de l'autorisation qu'a donnée le magistrat, quoique trompé, est valable dans l'intérêt du tiers de bonne foi.

La vente pourroit avoir été faite par une personne se disant propriétaire du navire, et en faveur de laquelle les apparences seroient assez fortes pour que l'acheteur fût en bonne foi, comme cela a lieu dans les ventes d'immeubles. Il semble naturel de continuer l'ap-

plication, par analogie, des principes du droit civil. Dans ce droit, l'acquéreur de bonne foi qui achète un immeuble de celui qui n'en est pas propriétaire, prescrit contre le véritable
Civ. 2265. propriétaire par le même laps de temps et les mêmes moyens qui servent à prescrire contre les hypothèques. De même il paroît convenable de décider que l'acheteur de bonne foi d'un navire prescriroit contre le véritable propriétaire, lorsqu'il l'auroit possédé pendant le temps et avec les circonstances qui purgent les droits des créanciers sur les navires.

619. On sent bien, au reste, que les principes généraux du droit civil sur la prescription, seroient appliqués en entier. Ainsi les copropriétaires d'un navire ne pourroient prescrire le droit de l'un d'eux, que par une possession exclusive de la sienne. Ainsi la qualité du
Com. 430. capitaine est un obstacle invincible à ce qu'il en acquière la propriété par prescription. Il
Civ. 2238. faudroit, dans ces différens cas, qu'il y eût une interversion de titre.

CHAPITRE II.

De la copropriété des navires.

620. Un navire peut appartenir à plusieurs

co-propriétaires ; ce cas est fréquent. La navigation et tout ce qui est nécessaire pour l'opérer donnent lieu à des avances considérables que ne pourroit pas toujours atteindre la fortune d'un seul particulier. Com. 195.

Les effets de cette copropriété peuvent être réglés par les conventions des parties. Elles peuvent stipuler, comme dans toute autre espèce de société, la manière dont la chose commune sera administrée. Ces conditions doivent alors être exécutées, en quelque nombre que soient les refusans. C'est un principe constant qui recevra ses développemens dans la partie suivante, relative aux sociétés, que la majorité elle-même ne peut plus, après coup, changer des conventions sur la foi desquelles les parts ont été acquises, ou, l'intérêt a été conservé par les autres.

Mais le plus souvent les parties ne s'expliquent pas d'avance, ou les questions à décider naissent de circonstances et d'événemens imprévus. Il existe, en ce qui concerne les sociétés de copropriétaires de navires, des règles spéciales différentes de celles du droit commun des sociétés commerciales, qui, du reste, seroit suivi dans tous les autres cas non prévus par la convention des parties.

La majorité est déterminée par l'intérêt dans le navire, et non par le nombre de voix. Ainsi Com. 220.
un seul associé dont la part seroit de plus de

moitié, l'emporteroit sur tous les autres, quel que fût leur nombre.

621. L'usage et le bon sens font suffisamment connoître ce qu'on doit entendre par l'intérêt commun. En général, on peut dire que le choix du capitaine et des gens de l'équipage, les engagemens envers eux, la rédaction des instructions, la location, le radoub et l'armement du navire, sont des opérations que la majorité peut décider malgré la minorité; et si cette dernière s'obstine à refuser sa part de fonds nécessaires pour les dépenses délibérées, la majorité peut obtenir contre les refusans des condamnations, et faire ensuite saisir et vendre leurs parts dans le navire, ou se faire autoriser à emprunter à la grosse sur ces parts. Mais il n'en est pas de même du chargement, à moins qu'il n'ait été l'objet principal et direct de l'association.

Dans les autres cas, si la majorité avoit résolu de charger des marchandises sur le navire, et de les expédier pour tel port, cette résolution ne pourroit être obligatoire pour la minorité. La majorité pourroit seulement employer le navire pour exécuter son entreprise, puisqu'elle auroit eu droit de le louer à des étrangers; mais elle devroit tenir compte à la société du prix qui auroit pu être exigé de ces étrangers.

Il y a pourtant des circonstances dans les-

quelles la majorité elle-même n'a pas le droit de prendre une résolution malgré la minorité. C'est lorsqu'une délibération de louer le navire, ou de faire une expédition déterminée a été arrêtée. La délibération étant devenue la loi commune, aucun des associés ne peut plus se dispenser de contribuer aux dépenses nécessaires, et la minorité seroit fondée à obtenir une condamnation contre les refusans, comme nous l'avons vu plus haut.

622. Il peut quelquefois se manifester une division de sentimens, soit pour le choix du capitaine, soit pour la destination du navire, soit pour autre objet d'intérêt commun, où nous avons vu que l'avis de la majorité devoit l'emporter, telle qu'il y ait égalité.

Le navire ne pouvant être commandé par deux capitaines égaux en pouvoirs, ni faire voile en même temps pour deux ports différens, etc., l'impossibilité de parvenir à une résolution dans laquelle la majorité fasse la loi à la minorité, amèneroit la nécessité d'une licitation.

623. L'aliénation volontaire du navire n'est pas du nombre des objets d'intérêt commun que la majorité puisse décider. Lorsqu'il s'agit d'en transmettre la propriété volontairement à telle personne et moyennant tel prix, l'unanimité est requise, si elle ne peut être obtenue, la licitation est la seule ressource.

Par exception aux principes du droit commun, Civ. 1686. cette licitation, à moins qu'il n'en ait été autrement convenu, ne peut être accordée sur la demande d'un seul des intéressés. On n'exige pas cependant le consentement de la majorité : par cela seul qu'il y a sur ce point deux avis Com. 220. opposés soutenus par un intérêt égal dans le navire, la licitation doit avoir lieu. Il en résulte qu'un copropriétaire dont la portion ne seroit pas de moitié, seroit obligé de rester en communauté malgré lui, sans pouvoir forcer les autres soit à se rendre propriétaires de sa part, à dire d'experts, soit à liciter; ce qui n'est pas sans de graves inconvéniens.

La circonstance que, parmi les copropriétaires d'un navire, il se trouveroit des mineurs, n'apporte aucune modification à ces règles. Nous verrons d'ailleurs, dans la partie suivante, que les mineurs sont assujétis aux principes du droit commercial des sociétés.

La forme de la licitation d'un navire dépend de la convention des colicitans, ou, à défaut d'accord entr'eux, de la volonté des juges de leur contestation. Mais si, parmi les copropriétaires, il se trouve un mineur, un absent, un interdit, un héritier bénéficiaire, la masse d'un failli, les formalités que nous avons expliquées, n. 616, nous semblent devoir être observées.

TITRE SECOND.

DES CAPITAINES DE NAVIRES.

624. La conduite et le gouvernement d'un navire sont confiés à un chef qui reçoit, suivant les usages ou l'importance de sa mission, les noms de *maître*, *patron* ou *capitaine*. Cette dernière dénomination est la seule que nous emploierons.

Nous allons, dans un premier chapitre, examiner comment un capitaine peut être nommé et destitué; dans le second, quels sont ses droits et devoirs pour le gouvernement du navire; dans le troisième, quelles suites ses engagemens ou ses fautes ont, tant à son égard, qu'à l'égard de ceux qui l'ont préposé.

CHAPITRE PREMIER.

De la nomination et révocation du Capitaine.

625. Le droit de nommer le capitaine appartient au propriétaire du navire, et dans le cas

assez rare où il en a fait la location à quelqu'un qui l'arme et qui en forme l'équipage, ce choix appartient à cette personne. Cette circonstance étant indifférente pour l'application des principes que nous allons offrir, nous emploierons le mot *armateur*, pour désigner celui qui a préposé le capitaine, quelque soit d'ailleurs son droit sur le navire. S'il y a plusieurs intéressés, le choix du capitaine est fait de la manière que nous avons indiquée, n. 621.

Le capitaine ne peut être choisi que parmi les navigateurs français, qui, âgés de 24 ans accomplis, et ayant navigué pendant soixante mois sur les navires marchands, et pendant douze mois sur ceux de l'État, ont subi les examens exigés par l'ordonnance du 1.er janvier 1786, les art. 9 et 13 de la loi du 25 octobre 1795 (3 brumaire an 4), et l'arrêté du 30 juillet 1802 (11 thermidor an 10) [1]. Ces lois exigent qu'un capitaine sache lire et écrire, et le genre d'instruction qu'elles requièrent ne suppose même pas la possibilité du contraire. Il ne paroît pas toute fois que cette disposition soit exécutée exactement, surtout en ce qui concerne les barques ou petits navires.

L'armateur qui nomme un capitaine, doit s'assurer s'il est libéré des engagemens qu'il auroit pu contracter envers d'autres, sans quoi

---

[1] Bulletin des lois, 3.e série, n. 1879.

il s'exposeroit aux dommages-intérêts de ceux à qui ce capitaine se seroit loué, conformément aux principes expliqués n. 529.

Les engagemens de cette nature sont assez souvent constatés par le *rôle d'équipage ;* c'est le nom qu'on donne à un état dressé conformément à l'art. 20 du titre 7 de l'ordonnance du 31 octobre 1784, par le commissaire des classes, contenant les noms, prénoms, domiciles, professions, etc., des personnes qui montent le navire. Les parties peuvent aussi rédiger leurs conventions par écrit, ou les prouver par tous les genres de preuves admises en matière commerciale. Com. 250.

626. Les principes que nous donnerons dans le titre suivant, sur le droit de congédier les gens de mer, ne s'appliquent point au capitaine, il existe à son égard des règles spéciales. Quoiqu'il ne soit dégagé que par les mêmes causes que pourroit invoquer toute autre personne obligée à servir pour un temps déterminé, il peut être congédié avant le départ du navire, ou pendant le voyage, sans que l'armateur soit tenu d'en donner les motifs, ni de Com. 218. les faire apprécier par les autorités chargées de prononcer sur les causes de renvoi des autres personnes employées au service d'un navire. Cette dérogation aux règles du droit commun est fondée sur ce qu'un armateur ayant un grand

intérêt à conserver un bon capitaine, ne peut être présumé se décider légèrement à le congédier, et sur les inconvéniens graves qu'entraîneroit souvent la nécessité de déduire les motifs du renvoi.

Le capitaine ne peut même, s'il n'y a con-
Com. 218. vention spéciale et écrite, réclamer indemnité. Mais il a droit à la conduite et retour que l'arrêté du 26 mars 1804 (5 germinal an 12)[1], accorde, sans distinction, à tout homme de mer congédié, et dont il détermine spécialement la quotité, en faveur du capitaine. Il est toutefois bon de remarquer que cette disposition exorbitante du droit commun, doit être limitée au seul cas de congédiement. Si le capitaine ne se trouve cesser ses fonctions que par l'effet d'une mesure qui atteint tout l'équipage, comme la rupture de voyage, il doit jouir des droits que nous verrons, dans le titre suivant, appartenir, dans ce cas, aux gens de mer.

Ce droit de congédier le capitaine, ne cesse pas lorsqu'il est co-propriétaire du navire, quand même une clause de l'acte de société lui
Com. 219. en auroit donné le commandement. La majorité de ses co-associés peut le lui retirer; mais, s'il l'exige, ceux qui le congédient doivent prendre à leur compte sa part dans le navire et lui en rembourser le prix d'après une estimation par

---

[1] Bulletin des lois, 3.e série 3775.

experts convenus ou nommés d'office; ils n'ont même pas droit de forcer à y contribuer, ceux qui n'ont pas été d'avis du congédiment.

Il ne faut pas perdre de vue, toutefois, la manière dont nous avons dit, n. 621, qu'étoient prises les délibérations entre les co-propriétaires de navires. Il en résulte qu'un capitaine co-propriétaire pour plus de moitié, ne pourroit être congédié; car s'il n'étoit pas capitaine, il auroit droit d'en nommer un par sa seule volonté.

Au surplus, ce droit du capitaine co-propriétaire, de demander le remboursement de sa part, est facultatif. Il est fondé à ne pas vouloir rester en communauté avec des associés qui lui ont fait une espèce d'injure; mais s'il n'en use pas, ceux-ci ne peuvent l'y contraindre.

627. L'adjudication du navire en justice, met encore fin aux fonctions du capitaine, sauf, Com. 208.
dans ce cas, son recours contre qui de droit, s'il a été convenu avec celui ou ceux qui l'ont nommé, qu'il ne pourroit être congédié sans indemnité.

CHAPITRE II.

Des droits et devoirs du Capitaine.

628. La nature et l'objet de la mission du

capitaine, la responsabilité que nous verrons y être attachée, sembleroient devoir lui laisser une autorité absolue. Néanmoins, dans un grand nombre de circonstances, dont les unes sont prévues par les lois, les autres, déterminées par l'usage, il est tenu de prendre conseil des principaux de l'équipage, c'est-à-dire du pilote, maîtres mariniers et maîtres ouvriers. Il est vrai qu'à l'exception de certains cas que nous aurons soin d'indiquer, ces avis ne sont que consultatifs, et dès qu'il a rempli cette formalité, il est maître du parti à prendre, puisqu'il est seul responsable des suites.

Ce chapitre sera consacré à considérer le capitaine comme chef du navire et préposé à sa conduite pendant la navigation. C'est dans le titre IV que nous parlerons des obligations qu'il contracte relativement à la conservation des marchandises chargées.

Dans une première section, nous ferons connoître les droits et devoirs du capitaine, avant le départ du navire.

Dans la seconde, ses droits et devoirs pendant le voyage.

Dans la troisième, ses droits et devoirs au débarquement.

Dans la quatrième, les obligations respectives des capitaines de plusieurs navires qui se trouvent réunis.

Section première.

Droits et devoirs du Capitaine, avant le départ.

629. Le premier soin d'un capitaine doit être de se procurer un bon équipage; il commettroit une faute grave s'il partoit avec un équipage trop peu nombreux et évidemment insuffisant pour conduire le navire.

Il ne peut donc être gêné ni directement ni indirectement dans son choix par les administrateurs chargés de la surveillance maritime; outre qu'il est plus capable qu'un autre de juger l'habileté et l'activité des gens qu'il loue, il est juste qu'il ne prenne que des hommes qui lui conviennent sous tous autres rapports. Cependant, une sage déférence pour la qualité de l'armateur, et sur-tout de puissans motifs fondés sur les principes qui rendent ce dernier responsable des fautes et délits de l'équipage, ne permettent pas que le capitaine fasse ce choix à Com. 223.
son insu, et à plus forte raison contre son gré, lorsqu'il est dans le lieu de sa demeure.

En général, un armateur prudent laisse au capitaine une liberté d'autant grande qu'il est également responsable du fait des hommes qu'il choisit, et que sa propre sûreté, sa vie, sont en quelque sorte à la merci des subordonnés dont il s'entoure.

L'obligation du capitaine envers l'armateur ne consiste donc réellement qu'à se concerter avec lui, qu'à recevoir les hommes que lui indique celui-ci lorsqu'il n'y a pas de justes motifs de les refuser, et à ne pas louer ceux qui ne lui seroient pas agréables.

630. Avant de prendre charge, le capitaine
Com. 225. doit faire visiter le navire dans les formes prescrites par les règlemens. Ceux en vigueur sont la déclaration du 17 août 1779, et la loi du 13 août 1791. Cette obligation étant établie dans l'intérêt public, et par suite du droit qu'a l'État de prévenir les accidens, un capitaine de navire étranger n'y est pas moins assujéti que ceux de navires nationaux. Le procès-verbal de cette visite est déposé au greffe du tribunal de commerce.

Le capitaine peut reconnoître, ou, dans la visite, on peut juger qu'il est nécessaire de réparer le navire, de l'agréer. Si l'armateur demeure sur les lieux, ou s'il y est représenté
Com. 232. par un fondé de pouvoirs, le capitaine ne peut faire travailler au radoub, acheter des voiles, cordages ou autres objets semblables, ni emprunter pour les payer, sans une autorisation spéciale.

L'usage et les circonstances déterminent ce qu'on entend par *lieu de demeure*. Les règles sur le domicile n'offriroient pas toujours un

guide infaillible; car il peut se faire que, sans être domicilié dans le lieu du départ, l'armateur y soit en résidenee momentanée, et cette présence peut être ou n'être pas connue du capitaine, dont les circonstances feront apprécier la conduite.

Lorsque l'armateur est absent et n'a pas pris la précaution de donner ses pouvoirs à quelqu'un, il est présumé s'en être rapporté au capitaine, et l'avoir autorisé à faire les dépenses qu'il jugeroit nécessaires, même dans le lieu de l'embarquement, et avant le voyage commencé.

Cette distinction n'est vraiment importante que pour les rapports entre le capitaine et son commettant. Quant à ceux avec qui il auroit traité, l'engagement n'en est moins valable, puisque la nature de ses fonctions prouve qu'il en a le droit, et que, d'un autre côté, la présence du commettant, ou l'existence d'un fondé de pouvoirs sur le lieu, ne peut toujours être assez connue de ces tiers pour qu'ils soient réputés en mauvaise foi.

631. Les ouvriers et fournisseurs employés à ces travaux et fournitures, ont des priviléges sur le navire, que nous ferons connoître dans le titre VII.

Mais il peut se faire que le capitaine n'obtienne pas de crédit de leur part; il n'a d'autre ressource que d'emprunter. C'est d'après les Com. 232.

circonstances qu'on pourroit décider s'il a pu faire un emprunt pur et simple, plutôt qu'un emprunt à la grosse; mais comme ce dernier mode est le plus ordinaire, nous renvoyons, pour les formalités nécessaires à la sûreté des prêteurs, à ce que nous dirons dans le titre V.

Cependant si le navire avoit été frété par l'armateur, ou par le capitaine du consentement
Com. 233. de celui-ci, il suffiroit que le capitaine, vingt-quatre heures après lui avoir fait une sommation, se fît autoriser par le tribunal du lieu, sur sa simple requête, à l'emprunt des fonds nécessaires. On suivroit la même règle, dans le cas où, parmi plusieurs armateurs, quelques uns refuseroient de fournir leur contingent.

632. Le capitaine doit au surplus veiller à ce que le navire soit bien gréé, lesté, conditionné, et qu'il n'y ait pas une trop forte charge.

Lorsque l'époque déterminée par ses instructions ou obligations, est arrivée, il ne doit point différer de mettre à la voile. Néanmoins, il est d'usage qu'il consulte préalablement les principaux de l'équipage. Nonobstant cette précaution, ce seroit une faute grave s'il mettoit à la voile par un temps évidemment
Com. { 228. mauvais, ou prohibé par des réglemens locaux.
295. De même, s'il différoit quand le temps est favorable, et que ce retard fit éprouver au navire des accidens qu'il eût évités en partant plutôt, le

capitaine est en faute, s'il n'a pour excuse une maladie, ou toute autre cause légitime. Com. 230.

633. Le capitaine ne peut se dispenser d'être muni d'un *congé*, c'est-à-dire d'une permission délivrée par l'autorité compétente, pour sortir du port et mettre en mer. Il doit en conséquence demander à l'armateur, ou le sommer de lui fournir, soit cette pièce, soit les renseignemens et papiers nécessaires pour l'obtenir.

Dans l'état actuel de la législation française, les congés ne doivent, conformément à l'art. 3 du titre II de la loi du 13 août 1791, être délivrés que sur la représentation des actes de propriété, des billets de jeauge, des procès-verbaux de visite du navire, des déclarations de chargement, et quittances des droits de douanes, ou des *acquits à caution* dont l'objet est d'assurer la libre sortie de certaines marchandises, au moyen de la garantie donnée par le chargeur, qu'il justifiera dans un temps déterminé de leur arrivée dans un lieu indiqué.

D'après les art. 4, 5 et 6 du décret du 9 octobre 1793, les navires de trente tonneaux et au-dessous, ainsi que tous les bateaux, barques, alléges, canots et chaloupes employés au petit cabotage ou à la pêche sur la côte, ne doivent prendre qu'un congé par an, et avec cet acte, peuvent se rendre à tel port qu'ils jugent à propos; l'art. 9 exige que les navires de

trente tonneaux et au-dessus, prennent un congé pour chaque voyage qu'ils font.

Le reste des formalités à remplir est expliqué dans les lois et dans les règlemens d'administration publique, concernant cette matière, et notamment dans le titre X du livre I de l'ordonnance de 1681, et dans le règlement du 1.er mars 1716.

634. Le capitaine doit en outre avoir à bord,
Com. 226. avec les pièces dont nous venons de parler, les actes de propriété et de francisation du navire, et le rôle d'équipage dont nous avons déjà fait connoître les formes et l'objet; les divers *connoissemens*, ou états de chargement des marchandises, et le contrat appelé *charte-partie*, qui constate la location du navire, à moins que le chargement ne soit fait par les propriétaires eux-mêmes.

L'obligation dans laquelle le capitaine se trouve de faire un fréquent usage de ces pièces, au cours de sa navigation, et, surtout, pour éviter, en temps de guerre, la prise qui est de plein droit prononcée contre tout navire dont la propriété et le chargement ne sont pas constatés par des actes réguliers, montrent assez l'importance de ces formalités.

635. L'exécution littérale de ces obligations, ne dispenseroit pas toutefois le capitaine de rem-

plir celles que lui imposeroient les lois spéciales sur les douanes et sur la police de la navigation, telles que celles des 13 et 22 août 1791, et 24 mars 1794 (4 germinal an 2), ni des autres conditions que les règlemens, les circonstances d'une guerre, ou les mesures contre la fraude et la contrebande pourroient faire établir.

L'étranger ne seroit même pas excusé par la considération que ce qu'exige le règlement local est une exception au droit commun, qu'il a pu facilement ignorer, parce que les lois de police Civ. 3.
et de sûreté obligent quiconque occupe passagèrement le territoire qui leur est soumis.

636. Enfin, le capitaine doit avoit un registre timbré, coté et paraphé par l'un des juges du Com. 224.
tribunal de commerce, et par le maire ou adjoint, dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, qu'on appelle *livre de bord*, sur lequel il est obligé d'inscrire ou de faire inscrire *les résolutions* ou *délibérations* qui sont prises pendant le voyage, dans les cas où la loi et les circonstances lui imposent l'obligation de *consulter* l'équipage ou d'autres parties intéressées, ou de *délibérer* avec eux. Le même livre doit énoncer la recette, la dépense ou les conventions qui concernent le navire, les engagemens et les congés des gens de l'équipage, les circonstances dans lesquelles le capitaine a été obligé de prendre des mesures contre les coupables de

quelques délits, ce qui concerne les déserteurs, ou la nécessité dans laquelle il s'est trouvé de laisser en route des hommes malades ou méritant d'être congédiés. Il doit également y mentionner les transport, réception ou livraison de marchandises, les acquits ou permis de douanes, et généralement tout ce qui concerne le fait de sa charge, ce qui peut donner lieu à un compte à rendre à ses commettans, ou à des demandes à former, soit contr'eux, soit dans leur intérêt, et servir de base aux rapports qu'il fera.

Section II.

Droits et devoirs du Capitaine pendant le voyage.

637. Le capitaine ne peut, sous aucun pré-
Com. 238. texte, se dispenser de se rendre à sa destination.
Civ. 1991. C'est un mandat dont il s'est chargé, auquel il n'est pas libre de renoncer. Le défaut d'achever le voyage entrepris, l'exposeroit aux poursuites
Com. 228. de tous ceux qui ont intérêt à ce que le voyage soit accompli.

Mais la force majeure est une excuse qui
Com. 230. doit être appréciée. Ainsi, une maladie, ou tout autre accident semblable, peut l'empêcher de continuer son service. Il doit en informer ses commettans, lorsque sa position le permet, et attendre leurs ordres. Si les circonstances ne le permettent pas, il peut substituer

à son commandement quelqu'un dont il ne répond qu'autant qu'il y auroit mauvaise foi ou imprudence dans son choix; dans tout autre cas, il répondroit de cette substitution.

En général, il est convenable que le capitaine s'absente le moins possible du navire; il doit surtout s'y trouver en personne, à Com. 227.
l'entrée et à la sortie des ports, havres et rivières, parce que ce sont les passages les plus dangereux et qui exigent une plus active surveillance : il est même tenu de prendre des pilotes, dits *côtiers* ou *locmans*, dont les fonctions et les droits sont déterminés par le décret du 14 décembre 1806[1]; et s'il ne l'a pas fait, il répond des évènemens, en même temps qu'il encourt les peines portées par ce règlement.

638. Il est essentiel qu'une exacte surveillance, la police, le bon ordre et la subordination soient entretenus dans l'équipage; ainsi, les gens qui le composent sont tenus d'obéir au capitaine, en tout ce qu'il ordonne pour le service intérieur ou extérieur; ils sont sous son autorité, et celle des personnes qui le remplacent dans le commandement, ou à qui il a délégué quelques-uns de ses pouvoirs.

Mais cette autorité ne lui attribue point de

---

[1] Bulletin des lois, 4.e série, n. 2074.

juridiction. C'est une sorte de pouvoir domestique qui doit se borner à la punition des fautes ou des vices pour lesquels les lois ou règlemens n'indiquent point de peines ou de mode particulier de poursuite, et qui se renferment dans le seul droit de correction et de discipline. Les autres personnes de l'équipage sont tenues, sous peine d'être réputées désobéissantes, et même, suivant les cas, complices des délinquans, de seconder le capitaine dans les mesures qu'il prend, et dont il est seul responsable.

Le capitaine a bien, comme nous le verrons, le droit de congédier le délinquant, sans que celui-ci puisse obtenir de dédommagement; mais l'emploi de ce moyen peut être quelquefois une punition trop sévère, et le service du navire peut exiger la conservation de tous ceux qui le montent; d'ailleurs, le capitaine ne doit
Com. 270. jamais user de ce droit en pays étranger. Il est donc juste qu'il ait d'autres moyens de repression.

Les punitions que l'on considère comme peine de discipline, sont désignées par l'art. 22 du titre I.er du livre II de l'ordonnance de 1681. Le capitaine a ce droit lors même que le navire est dans un port ou rade; mais, dans aucun cas, il ne peut en user sans l'avis des principaux de l'équipage.

Lorsque les délits peuvent donner lieu à l'application de peines prononcées par les lois,

et, par conséquent, à traduire les coupables en jugement, le capitaine doit dresser procès-verbal, et recueillir les informations, de même que tout officier de police judiciaire; faire arrêter les prévenus et les remettre, au débarquement, entre les mains des officiers compétens, à moins que des motifs de sûreté dont les principaux de l'équipage auroient reconnu l'urgence, ne l'aient décidé à déposer le coupable, pendant la traversée, entre les mains d'une autorité compétente.

La manière dont la poursuite doit être faite ensuite, et les peines qui doivent être appliquées, sont déterminées par les lois sur l'instruction, le jugement et la répression des délits maritimes. Ces lois paroissent, il est vrai, s'être occupées plus particulièrement des délits commis par les gens de mer employés au service de l'Etat, mais une instruction du ministre de la marine, en date du 18 novembre 1798 (28 brumaire an 7), décide, d'après les ordres du gouvernement, qu'elles s'appliquent à ceux qui servent sur des navires particuliers.

639. Le devoir du capitaine est de se rendre au lieu de sa destination le plutôt et le plus sûrement qu'il est possible. Il est obligé de suivre le droit chemin. S'il fait fausse route, c'est-à-dire, s'il en prend une autre que celle qui est

usitée; s'il entre, sans nécessité, dans quelque port ou rade, même de sa nation, à plus forte raison, s'il touche un rivage étranger, il s'expose à des dommages-intérêts, et quelquefois à des peines plus graves, à moins qu'il n'y ait été autorisé par la faculté de *faire échelle*. Dans ce cas même, il doit avoir la prudence de ne pas s'arrêter dans un lieu où il s'exposeroit à la peste ou à tout autre danger.

La nécessité est encore une excuse en sa
Com. 230. faveur. Si le gros temps, la crainte de l'ennemi, le besoin de réparer son navire, etc., exigeoient qu'il fît relâche dans quelque port
Com. 245. intermédiaire, il seroit tenu d'en déclarer les causes au président du tribunal de commerce du lieu où il aborde, et lorsqu'il n'en existe pas, au juge de paix du canton, si ce lieu est soumis aux lois françaises. Si la relâche s'effectue dans un port étranger, la déclaration est faite au consul de France, ou, à son défaut,
Com. 245. au magistrat du lieu. Dans tous ces cas, le capitaine doit, dès qu'il le peut, reprendre sa destination.

De même, s'il voyage sous escorte ou de *conserve*, il ne lui est pas permis de s'en écarter, sans y être contraint par nécessité, et aussi, quels que soient les évènemens, cette exactitude met sa responsabilité à couvert.

La force majeure qui modifie, comme nous

venons de le dire, quelques-unes des obligations du capitaine, peut être telle qu'il se voie dans la nécessité de renoncer au voyage.

Les cas principaux sont l'arrêt par ordre de puissance, l'interdiction de commerce, la prise, la perte, ou l'innavigabilité du navire.

640. On nomme arrêt par ordre de puissance, arrêt de prince, ou *embargo*, l'obstacle que, par des motifs naturellement présumés être fondés sur l'intérêt public, un souverain apporte au départ de tous ou quelques-uns des navires qui se trouvent dans les ports de sa domination, sans distinguer s'ils appartiennent à ses sujets ou à des étrangers, dans la vue, soit d'empêcher des communications avec ses ennemis, soit d'employer ces navires arrêtés à son service. Quelquefois l'arrêt est fait en pleine mer. Cette mesure n'est point hostile, elle diffère de celle par laquelle un souverain, déclarant la guerre à un autre, frapperoit d'arrêt ou de séquestre les navires appartenant aux sujets de son ennemi; ce qui seroit une sorte de prise dont il sera parlé plus bas.

Le capitaine dont le navire est ainsi arrêté, doit faire ce qu'il croit utile pour obtenir main-levée et même le paiement du loyer de son navire, pendant le temps qu'il a été détenu ou employé. Com. 388.

641. L'interdiction de voyage est la défense

qu'un gouvernement fait à ses sujets de se rendre dans certains ports étrangers, ou le refus d'un gouvernement de laisser entrer dans ses ports les navires appartenant aux sujets d'une autre puissance. La déclaration ou état de guerre entre nations, constitue aussi une interdiction de commerce par le fait, puisque les navires de chacune des belligérantes sont exposés à être pris par ceux de l'autre. Des hostilités commencées et notoires, quoiqu'il n'existe point de déclaration solemnelle de guerre, ont encore cet effet. Il en est de même du
Com. 279. cas où le port de destination seroit bloqué; car, suivant le droit commun de l'Europe, tout navire expédié pour un lieu bloqué, est susceptible d'être pris par la puissance qui a déclaré le blocus. On range aussi dans la même classe les représailles qu'un souverain auroit accordées à quelques-uns de ses sujets contre ceux d'un autre souverain, dans le cas dont nous avons parlé, n. 207, ou dans des circonstances semblables, sur-tout si ces représailles, étant générales, elles équivaloient à une véritable guerre.

Ces notions font assez connoître qu'on ne pourroit considérer comme interdiction de commerce, des circonstances politiques qui ne proviendroient pas d'une guerre dans laquelle seroit engagée la nation à laquelle appartient l'armateur du navire, quoiqu'elle pût exposer les neutres à des visites ou à des formalités extraordinaires, et faire craindre des prises injustes.

Si lorsque l'interdiction de commerce survient, le capitaine est encore dans le lieu du départ, et que ni l'armateur, ni son fondé de pouvoirs ne soient présens, il doit rompre le voyage, c'est-à-dire, ne point mettre à la voile. Si l'armateur ou son fondé de pouvoirs, présens, lui ordonnoient de partir, en droit strict, il pourroit s'y refuser, parce qu'en s'engageant, il n'a pas entendu courir les risques de sa vie ou de sa liberté, par suite de dangers qui ne pouvoient être prévus; mais ce serait à l'autorité compétente à apprécier les circonstances et les motifs du refus.

S'il est en route lorsque les causes de cette interdiction surviennent, il doit prendre les moyens que la prudence lui suggère, soit pour revenir, soit pour se rendre à sa destination sans être pris; mais surtout il doit suivre les instructions qui lui ont été données par prévoyance, ou celles qui lui parviendroient ultérieurement. Ainsi, lorsque le port de sa destination est bloqué, il doit, s'il n'a pas reçu d'instructions contraires, se diriger vers le port le Com. 279
plus voisin et non bloqué de la même nation.

642. Le navire peut être attaqué par des ennemis, dans la vue de le piller, ou même de s'en emparer et de faire l'équipage prisonnier. Quel que soit le degré de courage que doive avoir le capitaine, pour répondre digne-

ment à la confiance qui lui a été donnée, ce seroit une action blâmable aux yeux de la morale, que de faire périr son navire et les personnes qui le montent, plutôt que de se rendre à l'ennemi. Mais si, pouvant se sauver à terre, il mettoit le feu au navire pour empêcher l'ennemi d'en profiter, sa conduite n'auroit rien de répréhensible. Les circonstances seules feroient juger si un tel parti étoit préférable à celui de se rendre, dans l'espoir de racheter le navire, ou dans celui plus incertain encore d'être repris par un autre navire de sa nation, ce qu'on nomme être *recous*.

En cas de prise, le capitaine, mandataire de l'armateur et des chargeurs de marchandises, est obligé de faire ce qu'ils feroient eux-mêmes. Il doit donc employer tous les moyens qui sont en son pouvoir pour faire juger l'invalidité de la prise et obtenir la restitution. On ne peut donner de règles précises dans de telles circonstances. Il suffit de dire qu'étant salarié, et par conséquent, responsable de toute faute légère, il ne doit rien omettre de ce qui est convenable.

Si le capitaine ne peut raisonnablement
Com. 395. espérer d'obtenir main-levée, il a droit de procéder à ce qu'on appelle le *rachat*. Ce rachat se fait, ou moyennant des valeurs comptant, ou moyennant des lettres de change que le capitaine tire sur son commettant, au

profit du capteur. On en rédige ordinairement un acte en double original, qui contient les conditions arrêtées, et qui, dans certains cas, devient une espèce de sauve-garde contre d'autres capteurs de la même puissance; on le nomme *billet de rançon*. Il est même d'usage qu'un des officiers du navire pris soit donné en ôtage pour sûreté du paiement.

643. L'agitation violente des eaux, l'effort impétueux des vents, l'orage ou la foudre peuvent engloutir le navire ou le fracasser de manière qu'il n'en subsiste plus que des débris, c'est ce qui s'appelle faire *naufrage;* le navire peut donner ou passer sur un fonds où il reste engravé, ce qu'on nomme *échouement;* il peut heurter contre une côte, un rocher, ce qu'on nomme *bris;* un accident quelconque peut le faire enfoncer dans la mer où il est englouti, ce qu'on appelle *sombrer :* le capitaine ne peut, ni dans ces circonstances, ni dans quelque danger que ce soit, quitter le navire sans l'avis des Com. 241.
officiers et principaux de l'équipage. Alors il doit n'en sortir que le dernier, après avoir fait tout ce que la prudence et le courage exigent pour le salut de l'équipage et de la cargaison, et autant qu'il lui est possible, sauver avec lui l'argent et tout ce qu'il peut des marchandises les plus précieuses, ainsi que ses expéditions, passeports, connoissemens et autres papiers,

sous peine d'en répondre en son propre et privé nom. Mais si les objets retirés par lui du navire viennent à périr ensuite par cas fortuit, il en demeure déchargé.

Com. 381. Dans ces circonstances, le capitaine est tenu de faire son rapport, comme il a été dit n.° 639, de veiller au recouvrement des débris du navire et du chargement, ce qu'on nomme *sauvetage*. Les autorités locales doivent y concourir, et même, à défaut du capitaine, y faire procéder conformément aux art. 3 et suiv. du tit. I.er de la loi du 13 août 1791, et à l'arrêté du 7 mai 1801 (17 floréal an 9) [1].

Civ. 2202. S'il est nécessaire de payer les frais que nécessite cette opération, il peut emprunter et affecter à la dette les effets ou débris sauvés, avec d'autant plus de raison que les frais de sauvetage sont privilégiés.

644. Lorsque, par suite d'accidens, le navire est réduit à une dégradation, ou que certaines de ses parties essentielles sont dans un état tellement irremédiable qu'il ne puisse plus subsister et remplir sa destination, ce qu'on appelle *innavigabilité*, le capitaine peut user du droit que nous avons expliqué, n. 618, et doit faire tout ce qui est en son pouvoir pour trouver et louer un autre navire.

Com. 391.

---

[1] Bulletin des lois, 3.e série, n. 665.

Si les dégradations sont réparables, et qu'il soit nécessaire de faire un emprunt pour y procéder, il doit agir comme nous l'avons dit, n. 631, et s'il ne trouve pas à emprunter convenablement, il peut vendre ou mettre en gage Com. 234. des agrès ou autres dépendances du navire, et même telles marchandises des chargeurs qu'il juge à propos, jusqu'à concurrence des besoins qu'il fait constater par délibération des principaux de l'équipage. Il en est de même de toutes autres nécessités du navire auxquelles il est urgent de pourvoir.

Lorsque les victuailles manquent sans qu'on puisse s'en procurer de la manière que nous Com. 249. venons d'indiquer, le capitaine, en prenant l'avis des principaux de l'équipage, peut forcer ceux qui ont des vivres de les mettre en commun en leur payant la valeur.

645. S'il arrive sur le navire quelque naissance ou décès, le capitaine doit en dresser acte et les porter à la suite du rôle d'équipage, afin qu'à l'arrivée, le commissaire des classes à qui ce rôle est remis, en envoie une expédition à l'officier de l'état civil du domicile du père, ou, s'il est inconnu, de la mère de l'enfant né; et s'il s'agit de décès, au domicile de la personne décédée. Civ. 59. 60. 61. 86. 87.

Le capitaine doit en outre, lorsqu'il relâche dans quelque port, avant de revenir à celui

de désarmement, déposer deux expéditions authentiques de ces actes au commissaire des classes, si c'est un port français, et au consul de sa nation, si le port est étranger, afin qu'ils en adressent une au ministre de la marine, qui en fait part aux officiers de l'état-civil, comme il vient d'être dit.

Il peut arriver aussi qu'un homme de mer,
Civ. {988. 995.} ou un passager veuille faire son testament. S'il y a sur le navire un écrivain, il reçoit cet acte, et le capitaine doit nécessairement l'assister. Lorsqu'il n'y a pas d'écrivain, comme c'est le plus ordinaire, notamment dans les voyages au cabotage, le capitaine reçoit le testament, assisté de l'officier qui le suit, dans l'ordre du service.

Cet acte est fait en présence de deux té-
Civ. {980. 988. 990. 998.} moins mâles et majeurs, dont un, au moins, doit savoir signer. Cet acte est rédigé en double original, et il est prudent que le rédacteur mentionne l'observation de cette formalité. Chaque original doit être signé du testateur et au moins l'un des témoins, ou mention doit être faite de la cause qui les a empêchés de signer.

Le testament d'une des personnes ci-dessus
Civ. 998. désignées pour recevoir ceux des autres, est reçu par celle qui suit, dans l'ordre du service, en se conformant, pour le surplus, aux règles qui viennent d'être indiquées.

Si le navire, avant son retour en France, aborde dans un port étranger où soit établi un consul français, l'un desdits originaux, clos et cacheté, doit être déposé entre les mains de ce fonctionnaire, pour l'adresser au ministre de la marine, qui en fait faire le dépôt au greffe de la justice de paix du domicile du testateur. Civ. 991.

Au retour du navire dans un port de France, celui de l'armement ou tout autre, les deux originaux clos et cachetés, ou si l'un a été déposé, l'original qui reste, sont remis au bureau du commissaire des classes, qui les fait passer sans délai au ministre de la marine. Le capitaine est en outre tenu de faire faire, sur le rôle d'équipage, à la marge du nom du testateur, mention de la remise desdits originaux, dans les cas qui viennent d'être prévus. Civ. 992. Civ. 993.

646. Quelquefois les armateurs nomment un préposé spécial pour veiller à la conservation et vente des marchandises qu'ils ont chargées eux-mêmes, pour en acheter d'autres destinées au retour, et recevoir les loyers dus par les passagers et autres qui ont fait des chargemens partiels. Dans ce cas, les pouvoirs du capitaine sont diminués de toutes les attributions que la convention ou l'usage donnent à ce préposé particulier, qu'on appelle *subrecargue*. Comme il est choisi par les armateurs, il les engage

de la même manière que nous avons vu, n. 150, qu'un commis engage son maître, et le capitaine n'en répond point. Mais ce préposé, quelle que soit sa qualité, ne peut se permettre rien de relatif au gouvernement du navire, et le capitaine ne seroit tenu de déférer à aucun des ordres qu'il lui intimeroit sur cet objet, quand même il y auroit été autorisé par les armateurs.

SECTION III.

Droits et devoirs du Capitaine, à l'arrivée.

647. Le capitaine qui entre dans un port ou autre lieu de débarquement ou relâche, doit se conformer aux règlemens, tant généraux que locaux, sur le placement de son navire et les précautions qui peuvent prévenir les abordages, incendies ou tous autres accidens. Le règlement le plus général en France, est dans les différens titres du livre IV de l'ordonnance de 1681.

La différence des temps et des lieux, ont pu en dicter d'autres dans certaines portions de territoire. Il est impossible de les faire connoître; il suffit d'observer que ce sont des lois de
Civ. 3. police et de sûreté qui obligent les étrangers, comme nous l'avons dit, n. 635.

648. Le capitaine est tenu, dans les vingt-
Com. 242. quatre heures après qu'il a jeté l'ancre, de faire

viser son livre, et de faire son rapport. Il ne peut, avant d'avoir exécuté cette obligation, décharger aucune espèce de marchandises, à moins de péril imminent, à peine de poursuites criminelles, qui donneroient lieu à prononcer contre lui les peines que mérite quiconque tente de s'approprier des objets ou marchandises qui lui ont été confiés pour faire un service salarié. Com. 248. Pén. 408.

Le rapport du capitaine doit contenir l'indication du lieu et du temps de départ; faire connoître à quelle nation appartiennent le navire, son équipage et son chargement, la route qu'il a tenue, les hasards qu'il a courus, les désordres arrivés, les évènemens extraordinaires, et enfin toutes les circonstances remarquables du voyage. Com. 242.

Il doit être fait, savoir: en France, au greffe et devant le président du tribunal de commerce; à défaut de tribunal, au juge de paix du canton, qui est tenu de l'envoyer sans délai au président du tribunal de commerce le plus voisin, pour être déposé au greffe; et, en pays étranger, au consul de France, ou, s'il n'y en a point, au magistrat du lieu, qui délivre au capitaine un certificat constatant l'époque de l'arrivée et celle du départ, ainsi que l'état et la nature du chargement. Cette obligation est de la même nature que celle qui concerne la visite du navire, avant le départ, et, Com. 243. Com. 244. Civ. 3.

par conséquent, les étrangers ne peuvent s'en dispenser, lorsqu'ils arrivent dans un port français.

Nous avons vu, n. 639 et suiv., les obligations à-peu-près semblables, imposées au capitaine, en cas de relâche forcée ou d'arrivée dans un lieu, après naufrage.

Le capitaine doit, en faisant ce rapport, déposer les effets, hardes, ou tous autres objets semblables, appartenant, soit aux gens de mer, soit aux passagers décédés pendant la traversée, ou le prix qu'il en a tiré, s'il a fait procéder à leur vente, en se conformant aux règlemens à cet égard.

Com. 247. 649. Le rapport doit en outre être vérifié. Cette vérification consiste dans l'interrogatoire que le fonctionnaire qui le reçoit fait subir aux gens de l'équipage, et l'examen du livre de bord, où l'on a dû, à chaque époque, constater les faits qui sont énoncés dans le rapport. En général, le rapport ne peut être vérifié par une autre autorité que celle qui l'a reçu, à moins
Com. 246. que les circonstances ne nécessitent une manière de procéder différente, telle que seroit la dispersion de l'équipage, par suite de la perte du navire, dans le cas de naufrage.

Ce rapport est indépendant des déclarations dites *manifestes* et représentations de pièces qui doivent être faites aux employés

des douanes, dans les formes, les délais, et sous les peines prononcées par les art. 4 et 5 du titre II de la loi du 22 août 1791, et les art. 3, 4 et 5 du titre II de celle du 24 mars 1794 (4 germinal an 2.)

Le rapport vérifié régulièrement fait foi en faveur du capitaine, tant qu'il n'est pas détruit Com. 247. par une preuve contraire. Mais il n'est pas douteux que tout intéressé à le contester, n'y soit admis, sans être obligé de s'inscrire en faux; ce n'est qu'une enquête, une réunion de témoignages qui peuvent être combattus par des témoignages opposés. Tout l'avantage que procure au capitaine cette régularité, c'est qu'un rapport non vérifié ne feroit aucune foi en sa faveur, mais cependant, pourroit être employé contre lui. Il en est de même des supplémens ou additions de rapport que feroit le capitaine.

650. Si le port de décharge est étranger, Com. 235. ou dans les colonies françaises, le capitaine, indépendamment de ce qui est ci-dessus prescrit, doit avant d'en partir pour revenir en France, envoyer à ses commettans, ou à leurs fondés de pouvoirs, un compte signé de lui, contenant l'état de son chargement, le prix des marchandises de sa cargaison, les sommes qu'il a pu emprunter, ainsi que les noms et demeures des prêteurs, afin qu'ils

puissent faire les dispositions convenables. Cette précaution a de plus l'avantage d'empêcher les fraudes qui pourroient être commises en route, par des substitutions de marchandises, l'antidate de contrats à la grosse, etc.

SECTION IV.

Obligations respectives des Capitaines de plusieurs navires réunis.

651. Les circonstances qui réunissent plusieurs navires dans le même port, ou dans la même station, les règles du droit naturel, qui font, aux équipages respectifs de ces navires, un devoir de se secourir, la faculté de faire, à ce sujet, des conventions qui donnent à ces obligations naturelles une sanction civile, établissent entre les divers capitaines des rapports qu'il importe de faire connoître.

Il est impossible de prévoir tous les cas que les circonstances peuvent amener; il suffit d'indiquer les plus fréquens, et de donner, à ce sujet, des principes qui serviront à se décider, par analogie, dans toute autre position.

Un premier § traitera de l'abordage des navires; le second, des sacrifices ou travaux auxquels l'équipage d'un navire peut être tenu pour en sauver un autre; le troisième, des voyages de conserve.

§. I.er

De l'abordage.

552. Le capitaine doit éviter avec la plus grande attention que son navire ne heurte un autre, ce qui, en terme de marine commerçante, se nomme *abordage*.

Cet événement peut arriver toutefois par force majeure. Ainsi deux navires, soit en pleine mer avec leurs voiles déployées, soit à l'ancre ou amarrés, peuvent être portés l'un contre l'autre par la violence des vents ou des flots. Personne ne devant répondre de semblables évènemens, chacun supporte le dommage qui lui arrive. Ainsi, dans les mêmes circonstances, un capitaine qui n'auroit pas d'autre moyen de salut que de couper les câbles d'un navire vers lequel il est jeté, ne Com. 407.
devroit aucune indemnité, parce que la nécessité à laquelle on n'est pas exposé par sa faute, est la plus impérieuse des lois.

Mais chacun a droit de faire preuve contre l'autre, qu'il n'eût tenu qu'à lui d'éviter l'accident; et la présomption de force majeure cessant alors, celui qui est jugé en faute est Civ. 1382.
responsable du tort qu'il a occasionné. Les tribunaux doivent se décider d'après les circonstances du fait et la nature de l'événement.

Lorsqu'il est sûr que l'abordage n'est pas l'effet d'une force majeure, on distingue encore

si des preuves ou des présomptions peuvent faire connoître l'auteur de l'accident, ou s'il est impossible de le découvrir.

Si l'abordage est prouvé avoir pour cause, ou s'il est reconnu ne pouvoir pas avoir d'autre cause que la faute ou l'imprévoyance du capitaine de *tel* navire, le dommage éprouvé par les autres navires ou leur chargement, est supporté par le capitaine, auteur de la faute, et par l'armateur qui répond de ses faits.

Mais s'il est impossible de dire quel est celui dont la faute a occasionné l'abordage, on estime, eu égard à la qualité de chaque navire et des parties endommagées, le tort qu'ils ont éprouvé, et le prix de cette estimation, additionné en une même masse, est divisé pour être supporté également par chacun des navires qui se sont heurtés.

On ne suit pas les mêmes principes relativement au tort que l'abordage peut causer dans ce cas aux chargemens. La distinction ordinaire sur les responsabilités est observée : il faut prouver contre un capitaine qu'il est en faute. Si l'on ne fait pas cette preuve, il en est comme dans tout autre cas fortuit, où celui qui ne peut imputer justement à autrui le dommage qu'éprouve sa chose, en subit la perte.

On voit par ce qui vient d'être dit, qu'il
Com. 407. existe trois sortes d'abordage : l'abordage purement fortuit, qu'on peut plus exactement

nommer *abordage par force majeure;* l'abordage dont la cause est inconnue, qu'on peut appeler *abordage fortuit;* l'abordage par faute d'un auteur connu, qu'on pourroit nommer *abordage quasi-délit.*

Cet ordre des définitions est aussi celui qu'on doit suivre pour se décider par les présomptions. L'abordage est présumé causé par *force majeure;* mais celui qui a souffert et ne veut pas supporter seul le tort qui lui est fait, peut prouver que l'accident a une autre cause. Cela prouvé, l'abordage est censé *fortuit,* et alors celui qui ne veut pas supporter la contribution établie dans ce cas, doit faire la preuve du *quasi-délit* ou du *délit* qu'il impute à son adversaire, pour le forcer à supporter et à réparer seul les effets de l'accident.

653. L'usage a introduit quelques règles qui peuvent servir à déterminer, dans le doute, si l'abordage doit être considéré comme fortuit, ou peut être imputé à la faute d'un des capitaines. 1.° Lorsque deux navires se présentent pour entrer dans le même port, le plus éloigné doit attendre que le plus proche soit entré; s'ils s'abordent, le dommage est imputé au dernier venu, tant qu'il ne prouve pas qu'il n'y a aucune faute de sa part; 2.° en cas de concours de deux navires, le plus petit doit céder au plus gros; 3.° le navire

qui sort du port doit faire place à celui qui entre; 4.° celui qui sort le second est censé avoir abordé celui qui est sorti le premier; 5.° la présomption est contre le navire qui met à la voile pendant la nuit; 6.° le navire qui navigue à voiles déployées est censé avoir, par faute de son capitaine, abordé celui qui étant à *la cape* ou amarré, ne peut se mettre à l'écart, quand même l'équipage auroit été averti de lever l'ancre et de se déplacer, s'il en a été empêché par défaut de temps, par crainte de plus grand danger, ou tout autre motif légitime; 7.° celui qui est mal placé dans le port, ou qui ne garde pas la distance prescrite est réputé en faute; 8.° le navire amarré dans un lieu qui n'est pas destiné à cet effet, ou mal amarré, ou dont les cables sont insuffisans, ou qu'on a laissé sans gardien, est également réputé en faute; 9.° il en est de même du navire qui a laissé ses ancres sans *gravitaux* ou *bouées*, servant de signes pour en faire reconnoître la place et prévenir du danger de s'en approcher.

654. Toute action tendante soit à obtenir la
Com. 435. réparation du dommage causé par un abordage dont l'auteur est connu et en faute, soit à faire contribuer à un abordage fortuit, est éteinte, lorsque l'accident est arrivé dans un lieu où le capitaine pouvait agir, et qu'il a

laissé passer vingt-quatre heures sans faire sa réclamation, ou si cette réclamation n'a pas ensuite été continuée par une demande en justice formée dans le mois. On voit par là que si deux navires s'abordoient en mer, le délai de vingt-quatre heures ne pourroit courir que du moment de l'arrivée. Com. 436.

Il n'est pas douteux, au reste, que si des propositions d'accommodement ayant eu lieu entre les capitaines, la protestation ou l'assignation avoient été différées par ce motif, la fin de non-recevoir ne seroit point acquise. Mais on ne pourroit point admettre la preuve testimoniale de ces pourparlers; il faudroit les constater par écrit, ou par l'aveu du défendeur. Com. 434.

On sent les motifs qui ne permettent pas d'accorder un plus long délai: les accidens maritimes sont si fréquens, qu'il pourroit arriver qu'un navire, après avoir été abordé par un autre, souffrît, dans un intervalle de temps assez court, d'autres avaries dont le capitaine dissimuleroit la cause, pour les faire considérer comme suites ou effets directs de l'abordage.

§. II.

Des travaux ou sacrifices pour sauver un Navire voisin.

655. C'est une règle de droit naturel, que

chacun fasse, pour obliger un autre, ce qui n'a rien de couteux ou de pénible pour lui. La loi civile a étendu cette règle dans des vues d'intérêt commun, et commande souvent de faire quelque chose, de souffrir une privation, ou un dommage, pour éviter une perte ou un malheur plus grand à autrui. Tel est le fondement des divers règlemens généraux ou locaux qui imposent aux capitaines de navires, non seulement des précautions, mais encore des obligations, dans l'intérêt des autres navires placés, ou qui doivent entrer dans un même port. Les dispositions de ces règlemens, ou l'intervention de l'autorité chargée de la police du port, déterminent, dans ce cas, si le travail ou les soins donnés doivent être rétribués, et fixent les rétributions pour lesquelles la nature des choses ne permet pas qu'il y ait de convention antérieure.

Ainsi, lorsqu'un navire est en danger d'être abordé par un autre, ou sur le point d'éprouver tout autre dommage, et que ces accidens peuvent être évités par le déplacement de l'autre navire, le capitaine de ce navire doit déférer à la réquisition qui lui est faite, et répond des suites de son refus, même de son retard.

Si, dans ces circonstances ou dans toute autre semblable, un navire qui fait une manœuvre requise pour le salut de l'autre, éprouvoit un dommage sans la faute de son capitaine ou de

l'équipage, l'indemnité pour les avaries qu'auroit éprouvées le chargement, et la réparation du dommage, seroient une dette du navire secouru.

Le plus souvent, le sacrifice est en vue d'un intérêt commun. On doit suivre alors les règles que nous développerons sur la contribution aux avaries. On ne se borneroit pas à celles que nous avons données sur l'abordage; car, dans ce cas, il ne s'agit plus d'une perte dont on ignore l'auteur, et que, par des raisons purement arbitraires, on fait supporter d'une manière différente de ce que prescriroit le droit commun.

S'il arrivoit, par exemple, qu'afin d'éviter la perte des deux navires, le capitaine de l'un, à la clameur ou réquisition de l'équipage de l'autre, eût coupé ses cables, ou fait quelque autre manœuvre, d'où seroit résulté l'échouement, avec bris et naufrage, il y auroit lieu de réparer la perte, tant de ce navire que de son chargement, et d'y faire contribuer le navire et le chargement que cette manœuvre auroit sauvés, puisque ces pertes auroient eu pour cause une détermination prise pour le salut commun.

Il nous semble naturel d'en dire autant, par analogie, du cas où le navire dont les cables ont été coupés par l'équipage d'un autre prêt à périr, comme nous l'avons dit, n.° 652, auroit ensuite été emporté sur des rochers.

§. III.

Des voyages de conserve.

656. On appelle *conserve* la convention que font plusieurs capitaines de navires, de ne pas s'abandonner, soit pendant leur voyage, soit depuis tel point, jusqu'à tel autre, afin de se prêter secours mutuel, et défense, soit contre les ennemis communs, soit contre l'ennemi de l'un d'eux, qui voudroit l'attaquer. Un capitaine ne peut refuser de marcher de conserve, si les armateurs le lui ont ordonné, et, comme nous l'avons vu, n. 639, il répond de toute infraction à ses instructions. S'il n'en a point reçu, et que des dangers qui n'existoient pas ou n'étoient pas connus à son départ, lui fassent sentir l'utilité d'une telle association, il a droit de la former, après en avoir fait constater la nécessité, par les principaux de l'équipage, et les dépenses extraordinaires qui en résultent sont supportées, suivant les règles que nous donnerons relativement aux avaries.

Le plus considérable des navires, ou en cas d'égalité, celui que monte le plus ancien capitaine est désigné pour commander, et porte le nom de *navire directeur.* Cette convention est une véritable société dans laquelle les soins, les secours et le courage de chacun des équipages forment la mise respective.

Ainsi, le capitaine qui ne feroit pas son

devoir, dans le cas d'attaque ou de danger d'un des navires associés, seroit condamné aux dommages-intérêts. Il en seroit de même de celui qui abandonneroit le convoi sans cause légitime, si, par son absence, il étoit arrivé quelque perte que sa présence eût pu empêcher. Du reste, c'est par les conventions particulières des parties, et s'il n'y en a pas de spéciales, par les circonstances, qu'on doit se décider.

CHAPITRE III.

De l'effet des engagemens ou des fautes du capitaine.

657. Le capitaine peut, dans les diverses circonstances que nous venons de considérer, et dans toutes autres semblables, contracter des engagemens volontaires, ou donner lieu, par ses faits, soit à des quasi-contrats, soit à des réparations de délits ou de quasi-délits. D'un autre côté, l'exécution du mandat qu'il a reçu, crée à son profit des droits contre son commettant. Il en résulte qu'on peut le considérer sous deux rapports. Sous le premier, nous avons à examiner les obligations du capitaine, tant envers l'armateur qu'envers les tiers; sous le second, ce à quoi l'armateur est tenu tant envers le capitaine, qu'envers les personnes avec qui celui-ci

a contracté. Nous en ferons l'objet de deux sections.

Section première.

Des engagemens personnels du capitaine.

658. Comme préposé salarié de l'armateur,
Civ. 1992. le capitaine est tenu de toutes les obligations que le mandat impose à un mandataire. Mais la nature de ses fonctions veut qu'il ait encore des obligations personnelles envers ceux qui chargent
Com. 228. des marchandises dans le navire, quoiqu'il ne traite avec eux qu'en qualité de préposé.

Nous ne parlerons que de la première espèce de ces engagemens; nous traiterons des autres dans le titre IV, ainsi que nous l'avons annoncé n. 628.

En louant ses services à l'armateur, le capitaine ne s'engage pas seulement à faire un travail quelconque; il accepte le mandat de le représenter dans tout ce qui est nécessaire pour l'intérêt de l'expédition entreprise. Il est donc
Com. 221. garant de toutes fautes, mêmes légères, dans l'exercice de ses fonctions, soit qu'elles proviennent d'un défaut de prévoyance, soit qu'elles aient été causées par ignorance de son art ou des obligations que les lois, les réglemens locaux ou les usages du commerce lui imposent.

Comme il reçoit un salaire, il seroit poursuivi criminellement, s'il se permettoit quelques

infidélités ou abus de confiance dans sa gestion, Com. { 236. 408.
en supposant des pertes, dépenses, dommages, etc., ou en exagérant les véritables, en retenant quelque chose de ce qui lui a été confié, ou en dissimulant quelques-unes de ses recettes, en empruntant ou vendant des marchandises sans nécessité, même dans les formes que nous avons indiquées, n. 631.

Il doit, en conséquence, rendre compte de sa conduite, de ses recettes et dépenses, sans qu'il lui soit permis de s'approprier, à l'insu Civ. 1993.
de l'armateur, quelque chose que ce soit qu'il ait pu recevoir, à titre de gratification ou autrement, des personnes avec lesquelles il a contracté les engagemens relatifs au navire ou à la navigation.

659. Par suite des mêmes principes, si, par sa faute ou son délit, il occasionne des poursuites contre son commettant, il doit l'en indemniser. Mais il n'est point personnellement obligé à l'exécution des engagemens qu'il a contractés dans l'ordre de ses fonctions, quand même, pour se dispenser d'en acquitter l'intégralité, l'armateur feroit l'abandon du navire et du fret, dans les cas dont nous parlerons ci-après, à moins qu'il n'ait excédé ses pouvoirs, ses instructions, ou que, de toute autre manière, il ait manqué de remplir ses obligations et Com. 236.
commis un délit ou quasi-délit. Alors il est Pén. 620.

moins engagé par la nature de la convention, que par la contravention à ses devoirs.

Il est encore obligé directement, même lorsqu'il
Civ. 1997. n'a point excédé ses droits, quand il a déclaré formellement qu'il entendoit s'obliger, ou quand telle est la nature de l'acte qu'il a souscrit; par exemple, si, faisant un emprunt régulier, il tiroit des lettres de change, il seroit garant envers les tiers, conformément aux principes expliqués n. 580.

Néanmoins, dans les cas même où le capitaine n'est point obligé envers les tiers, il est d'usage de diriger la demande contre lui, non pour le faire condamner, ni pour lui faire exécuter la condamnation, mais pour obtenir une reconnoissance régulière et exacte de l'obligation; car l'armateur qui seroit assigné ne manqueroit pas de demander la mise en cause du capitaine, afin de faire décider si l'engagement allégué est véritable et doit recevoir les effets prétendus par le demandeur.

Section II.

Engagement de l'Armateur pour les faits du Capitaine.

660. Indépendamment du droit qu'a tout mandataire de se faire indemniser, par son com-
Civ. 1999. mettant, des avances qu'il a faites pour lui, et garantir des suites des engagemens qu'il a con-

tractés, même en s'engageant personnellement, lorsqu'il n'a ni excédé ses pouvoirs, ni commis de faute personnelle, le capitaine peut exiger de l'armateur le prix de ses services, comme nous le dirons dans le titre suivant, et invoquer contre lui toutes les règles que nous avons données n. 150. Il a même ce droit, quoiqu'il ait excédé ses pouvoirs, si ce qu'il a fait étoit nécessaire ou devoit être profitable dans l'ordre naturel des choses. Ce n'est plus, dans ce cas, en vertu des principes sur le mandat, mais parce qu'ayant fait une chose utile à l'armateur, celui-ci s'enrichiroit à ses dépens, s'il ne lui remboursoit pas ce qu'il a payé, ou s'il n'acquittoit pas Civ. 1375.
jusqu'à due concurrence les engagemens qu'il a pris.

661. Ainsi l'armateur est responsable des *faits* du capitaine, ce qui s'entend de ses enga- Com. 216.
gemens, délits ou quasi-délits.

Cette responsabilité ne s'étend pas néanmoins aux engagemens que les lois interdiroient entièrement au capitaine, ou ne permettroient de contracter avec lui qu'après l'observation de certaines formalités. Ainsi, nous avons vu, n. 618, que le capitaine ne peut vendre le navire qu'après en avoir fait juger l'innavigabilité; celui qui l'achèteroit sans cette précaution ne seroit pas recevable à exciper de sa bonne foi. On n'est jamais en bonne foi lorsqu'on ne se

conforme pas aux lois que personne n'est censé ignorer. Celui qui a traité ainsi avec le capitaine n'a donc de droits que contre lui. Si quelquefois il peut agir contre l'armateur, soit en prouvant qu'il a profité de l'affaire, soit en arrêtant les sommes qu'il doit au capitaine, c'est par suite d'un autre principe de droit que nous avons expliqué plus haut.

662. Mais si, dans les cas que nous venons d'indiquer, le capitaine a trompé le magistrat pour lui faire prononcer l'innavigabilité du navire, l'acheteur contre qui on ne prouvera pas de connivence, sera en règle, quand même il n'en seroit résulté pour l'armateur aucun avantage, soit par des évènemens de force majeure, soit par la faute ou le crime du capitaine.

Ainsi, nous avons vu, n. 631, qu'en général le capitaine devoit, dans les besoins du navire, emprunter à la grosse, parce que ce mode d'emprunt n'oblige l'armateur qu'autant que que le navire est conservé; néanmoins, si, par quelque cause que ce soit, il faisoit un emprunt pur et simple, dont, au surplus, la nécessité seroit constatée dans les formes requises, l'armateur ne pourroit refuser le paiement; sauf son recours contre le capitaine, si un emprunt pur et simple lui avoit été interdit, ou s'il étoit reconnu qu'il y a eu grave imprudence à pré-

férer un emprunt pur et simple à un emprunt à la grosse.

Quant aux engagemens que la loi n'interdit point au capitaine, et pour lesquels elle n'exige que des précautions personnelles à ce dernier, l'armateur en est tenu sans pouvoir opposer que son préposé a outre-passé ses instructions, ou abusé de sa confiance.

Ainsi, nous avons vu, n. 629 et 630, que le capitaine ne peut louer l'équipage ou faire travailler au radoub du navire, sans le concours de l'armateur ou de son fondé de pouvoir, présens sur les lieux; nous verrons qu'il en est de même de la location du navire; les tiers à qui on ne prouve pas qu'ils ont dû connoître ou connu cette présence, n'en auront pas moins tous les droits que produiroit l'engagement, si réellement l'armateur avoit été absent, sauf la responsabilité du capitaine envers ce dernier. Com. {223. 232.

663. L'armateur peut, au surplus, se décharger de cette responsabilité, en abandonnant le navire et le fret. Si ces choses avoient été assurées, il devroit abandonner aussi ses droits contre les assureurs, et s'il avoit touché quelques portions du fret, il en devroit le rapport. Il peut faire cet abandon en tout temps et en tout état de cause; ainsi, de ce qu'il auroit satisfait à quelques engagemens du capitaine, de ce qu'il Com. 216.

auroit défendu au fonds d'une demande, en contestant la quotité, de ce qu'il auroit payé un à-compte, il n'en résulteroit pas de fin de non-recevoir contre l'offre de cet abandon.

Mais cette faculté n'a lieu que dans le cas où les obligations qui fondent la responsabilité, dériveroient de faits ou de conventions qui ne donneroient pas au capitaine droit de se faire indemniser par son commettant. Car, puisqu'en justifiant qu'il a rempli avec exactitude et prudence tous les devoirs qui lui sont imposés, le capitaine auroit droit, suivant les principes gé-
Civ. { 1335. néraux de la gestion d'affaires et du mandat, de
1998. se faire rembourser par lui de ses avances, quand même il n'en seroit résulté aucun profit, il est juste que le tiers qui a traité avec le capitaine, ait les mêmes droits.

Ainsi, lorsqu'un capitaine a vendu des marchandises pour les besoins du navire, ainsi que nous l'avons dit, n. 644, l'armateur doit en payer le prix, quand même la somme due excéderoit la valeur de ce navire et du fret, quand même ce navire et le reste du chargement ayant péri, on pourroit dire que si les marchandises y étoient restées, elles auroient péri également, parce que c'est un emprunt forcé qui a rendu l'emprunteur, propriétaire desdites choses, et les a mises à ses risques.

Des raisons faciles à apprécier portent encore à appliquer ce principe, lorsqu'il s'agit de pro-

curer la liberté à l'otage donné pour garantir le paiement de la rançon du navire. La faveur de la liberté l'emporte aisément sur la rigueur des règles générales.

Au contraire, si un capitaine avoit fait seul, quelques actes pour lesquels il auroit dû prendre le consentement de l'armateur; s'il avoit manqué de remettre des marchandises; s'il avoit commis un délit ou quasi-délit, l'armateur poursuivi seroit libéré, quand même, par un accident quelconque, fut-ce par l'effet du délit ou quasi-délit, qui donne lieu à la responsabilité, ce navire et le frêt auroient péri en totalité, ou quand même ce qui en resteroit seroit absorbé par des privilèges, à moins qu'il ne fût prouvé qu'il en a profité.

Mais il y a encore une modification à ce qui vient d'être dit, et c'est la nature des choses qui l'indique. L'armateur, en abandonnant le navire et le frêt, est déchargé des obligations contractées par le capitaine, parce que le mandat de ce préposé étoit limité au seul fait de la navigation; mais si, comme il arrive souvent, on avoit joint à la conduite du navire un mandat de gérer la cargaison appartenant à l'armateur, les engagemens du capitaine à cet égard obligeroient l'armateur, sans qu'il pût se libérer par l'abandon des marchandises expédiées ou de celles qui auroient été achetées en remplacement. On rentre alors dans les règles

expliquées n. 150, sur les obligations que tout commettant contracte par ses commis.

Tout ce qui vient d'être dit s'applique aux faits de celui qui auroit été substitué au capitaine, non-seulement dans les cas où l'art. 15 de la déclaration du 21 octobre 1727 appelle un officier en place du capitaine mort ou décédé, mais encore lorsque le capitaine a mis quelqu'un en sa place même sans nécessité.

665. Le choix de l'équipage étant un fait du capitaine dans l'ordre de ses pouvoirs, auquel l'armateur concourt quelquefois, il est tenu des délits et déprédations des gens qui le composent.

Si le navire est armé en guerre, comme il
Com. 217. lui est moins aisé de les prévoir et de les prévenir, il n'est responsable des délits et déprédations commis en mer, soit par les gens de guerre qui sont sur le navire, soit par l'équipage, que jusqu'à concurrence d'un cautionnement qu'exige de lui l'art. 20 de l'arrêté du 22 mai 1803 (2 prairial an 11), [1] pourvu qu'il n'en soit ni participant ni complice, et qu'il n'en ait pas volontairement profité.

L'acte de ce cautionnement, déposé au bureau des classes du port où l'armement a lieu, et enregistré à celui de l'inspection de la marine du

---

[1] Bulletin des lois, 3.e série, n. 2771.

chef-lieu dont ce bureau dépend, a pour objet de répondre à tous intéressés, au nombre desquels sont compris les propriétaires des marchandises ou navires injustement capturés, de tous dommages, pertes, pillages, pirateries qui auroient été commis à leur égard. Il répond également au gouvernement, des droits que, dans certains cas, les capteurs de navires ou marchandises doivent acquitter, conformément aux règlemens sur les prises.

Si le navire porte en équipage et gens de mer moins de cent cinquante hommes, le cautionnement n'est que 37,000 francs, et peut être fourni par celui qui a mis le navire en mer; c'est alors plutôt une soumission de payer, qu'un véritable cautionnement. Cependant, s'il est fourni par un tiers, celui-ci est solidaire, et ne peut opposer le bénéfice de discussion. Si le navire est chargé de plus de cent cinquante hommes, le cautionnement est 74,000 fr. et doit nécessairement être donné par celui qui a mis le navire en mer, solidairement avec le capitaine et deux personnes non intéressées dans l'armement.

666. Nous avons, dans les n.os précédens, parlé de la responsabilité envers les tiers, à laquelle est assujetti l'armateur que nous supposons être en même temps propriétaire du navire. Dans le cas où le propriétaire d'un

navire n'en ayant freté que le corps, n'auroit concouru ni au choix du capitaine ni à celui de l'équipage, les tiers n'en auroient pas moins contre lui les droits que nous venons d'expliquer. La seule différence est que si le propriétaire a choisi le capitaine, il répond de ses faits, même envers l'armateur qui n'a pas été maître d'en substituer un autre, parce que nous verrons au titre suivant que le contrat qui intervient dans ce cas, tient plus de l'entreprise de transports, que du simple louage de choses; tandis que si l'armateur a fait le choix, le propriétaire a contre lui action en garantie, pour raison des poursuites qu'il supporte, à l'occasion des faits de ce capitaine.

TITRE TROISIÈME.

DU LOUAGE DE SERVICES DES GENS DE MER.

---

667. Le service d'un navire est fait sous la direction du capitaine, par un grand nombre de personnes qui portent diverses qualifications.

Toutes ces personnes et le capitaine lui-
Com. 272. même, considéré comme locateur de ses services, sont compris sous la dénomination collective de *gens de mer*. Lorsqu'on veut

distinguer le capitaine, et qu'il est en opposition avec ceux qui lui sont subordonnés, ces derniers prennent le nom de *gens de l'équipage*. Il est important de ne pas perdre de vue cette distinction nécessaire dans un grand nombre de circonstances.

Nous diviserons ce titre en trois chapitres. Le premier traitera des engagemens des gens de mer en général; le deuxième, des règles particulières aux engagemens des gens de l'équipage; le troisième, des conventions que peuvent faire les gens de mer avec des personnes qui leur confient le soin de vendre des marchandises et d'en acheter d'autres en retour, ce qu'on appelle *contrat de pacotille*.

CHAPITRE PREMIER.

Engagemens des Gens de mer en général.

668. Assez ordinairement, le prix du louage des gens de mer est fixé en argent; il arrive aussi, qu'ils conviennent avec l'armateur de partager avec lui les produits, soit des opérations entreprises, soit du transport des personnes et des objets qui seront embarqués.

Cette espèce particulière d'engagement, doit être considérée séparément. En conséquence,

nous diviserons ce chapitre en trois sections. La première offrira des régles communes à tous les engagemens des gens de mer; la seconde, traitera des engagemens à prix déterminé; la troisième, des engagemens au *profit* ou au *fret*.

SECTION PREMIÈRE.

Règles communes à toutes espèces d'Engagemens des Gens de mer.

669. Nous avons vu n. 625, comment étoit constaté l'engagement du capitaine. C'est dans le chapitre suivant que nous ferons connoître ce qui est particulier aux gens de l'équipage.

Tout homme de mer engagé pour le service d'un navire, est tenu de s'y rendre au jour déterminé par la convention ou l'usage. S'il a été engagé dans un autre quartier maritime que celui du port d'armement, les art. 8 et 10 de l'arrêté du 26 mars 1804 (5 germinal an 12), lui accordent une conduite réglée à proportion du chemin qu'il doit faire, et de son grade; à moins qu'une convention ne dispense celui qui l'a engagé de payer cette conduite.

En cas de refus ou retard, l'homme de mer engagé est susceptible d'être poursuivi comme déserteur, conformément à l'art. 14 du tit. XIV, au titre XVIII, de l'ordonnance du 31 octobre 1784, et à l'art. 55 de la loi du 12 août 1790,

Les commissaires des classes sont chargés de la recherche de ces déserteurs, et de veiller à l'exécution des lois à cet égard. Ces officiers sont, tant d'après l'ordonnance précitée, que d'après l'art. 3 du décret du 26 mars 1804, investis du droit de juger administrativement, les causes sur lesquelles un homme de mer se fonderoit pour se dégager.

En général, l'appréciation de ces motifs dépend des circonstances. Il est telle excuse qui sera jugée valable de la part d'un homme de tel grade, et ne sera pas considérée, quand un homme d'un grade différent l'alléguera. D'un autre côté, l'impossibilité, même physique, pourroit n'être pas une cause qui dispensât des dommages-intérêts, et même des peines que les règlemens prononcent; tel seroit la position d'un homme de mer hors d'état de remplir ses engagemens, par l'effet d'une détention que son inconduite lui auroit attirée.

670. La faveur des expéditions maritimes, a fait exempter de la contrainte par corps, les gens de mer à bord, ou déjà montés sur chaloupe pour se rendre à bord d'un navire prêt à faire voile. Nous avons expliqué, n. 610, ce qu'on entendoit par cette expression. Mais il faut que la cause de l'arrestation soit *civile*, c'est-à-dire, autre qu'une contravention, un délit ou un crime. Il faut encore, que la dette Com. 231.

ne soit pas contractée pour le voyage qui va avoir lieu ; par exemple, la contrainte par corps pourroit être exercée, s'il s'agissoit d'une condamnation prononcée contre le capitaine, pour alimens fournis à lui ou aux gens de l'équipage, par son ordre. Mais, en ce qui concerne ces derniers, on ne considère pas comme dépense relative au voyage projeté, celle qu'ils auroient faite, pour alimens, même avant que l'armateur eût commencé à les nourrir, en établissant ce qu'on appelle *marmite à bord.*

Dans les cas où une dette de cette nature ne donneroit pas lieu à poursuivre l'armateur ou le capitaine, elle ne feroit que l'objet d'une action ordinaire contre les débiteurs.

Par suite de cette faveur, lors même que la dette est pour le voyage, le débiteur peut encore obtenir sa liberté, s'il donne caution. Mais cette indulgence, n'étant que pour la personne et dans l'intérêt de la navigation, le créancier, quel qu'il soit, peut poursuivre ses droits sur les biens de son débiteur, autres cependant que ses hardes et équipage de voyage, puisque ce seroit lui enlever indirectement les moyens de partir. L'obligation de cette caution ne sauroit être d'acquitter la dette dans les termes de l'engagement du débiteur. En effet, puisqu'on exerce la contrainte, la dette est exigible, et s'il faut que la caution paye à l'instant, la faculté d'en donner une pour obtenir la liberté devient illusoire,

La caution ne s'oblige donc qu'à la représentation de la personne du débiteur à l'époque à laquelle le voyage sera terminé, et à payer, s'il déserte, ou si, par tout autre fait volontaire, il ne revient pas à la fin de son engagement.

671. Les gens de mer ne peuvent rien charger sur le navire, sous quelque prétexte et quelque dénomination que ce puisse être, s'ils n'en ont reçu l'autorisation de l'armateur. Peu importeroit qu'ils offrissent d'en payer le fret, ce dernier ayant pu compter sur l'emplacement total et libre du navire. Mais cette prohibition ne s'étend pas aux effets qui leur appartiennent, et qu'on appelle *le coffre* ou *portée des mariniers*. Dans l'usage même on tolère qu'ils placent dans leur coffre, autant qu'il peut en contenir, des marchandises et objets autres que les hardes et effets à leur usage. C'est ce qu'on appelle *pacotille*, dont nous parlerons dans le chapitre troisième. Com. 251.

Les tribunaux pourroient seuls, d'après les circonstances, fixer les limites d'une semblable tolérance. C'est ainsi qu'elle n'est point admise quand le navire est destiné à la course maritime, parce que la crainte d'exposer à la prise des objets précieux qu'ils porteroient, pourroit empêcher les gens de mer d'attaquer l'ennemi avec assurance. A plus forte raison elle seroit

interdite, si les objets chargés pouvoient compromettre la sûreté du navire.

672. Quelle que soit la manière dont un homme de mer se soit engagé, il ne peut, sans cause légitime, jugée comme on l'a vu, n. 669, ou, s'il n'est congédié, quitter le navire avant la fin du voyage.

On entend par ce mot, la durée de l'expédition maritime projetée. Elle peut avoir pour objet de naviguer depuis le port où le navire est en armement, jusqu'à un autre déterminé, qu'on nomme port de la destination, et de revenir ensuite de ce lieu à celui du départ; alors le voyage est d'*aller* et de *retour*. Elle peut aussi n'avoir pour objet que l'*aller* ou que le *retour*.

Un voyage est présumé entrepris par les gens de mer; pour l'aller et le retour, tant qu'il n'y a pas preuve, ou du moins présomption suffisante du contraire.

On distingue les voyages ordinaires ou au *cabotage* des voyages de *long cours*.

Le cabotage a pour but d'aller de cap en en cap, ou de port en port, sur une même côte, ou sur des côtes voisines. On distingue le petit et le grand cabotage. Le règlement du 18 octobre 1740 fixe le grand cabotage du commerce français aux voyages en Angleterre, Ecosse, Irlande, Dannemarck, Hambourg, et autres îles et mers en-deçà du Sund; en

Espagne, Portugal et autres îles et terres en-deçà du détroit de Gibraltar. Tous les autres voyages, à des distances plus rapprochées, sont censés de petit cabotage; et même, pour ce qui concerne les bâtimens expédiés de Provence et de Languedoc, la navigation, depuis et compris les ports de Nice, Villefranche et ceux de la principauté de Monaco, jusqu'au cap de Creuse aux confins du Petit-Roussillon, est aussi réputée de petit cabotage.

Les voyages de long cours sont, d'après les art. 1.er des règlemens du 20 août 1763, 18 Com. 377.
octobre 1740, et l'art. 8 des lettres-patentes du 18 janvier 1770, ceux qui se font aux Indes orientales et occidentales, Canada, Terre-Neuve, Groenland, et autres côtes et îles de l'Amérique septentrionale et méridionale, aux Açores, Canaries, Madère, et toutes les côtes et pays situés sur l'Océan, au-delà des détroits de Gibraltar et du Sund.

673. Le navire est affecté par privilège au paiement des loyers des gens de mer, quelque Com. 191.
soit leur grade, dans le rang des préférences que nous ferons connoître au titre VII; mais le *fret* l'est plus particulièrement encore, et aucune dette ne peut leur être préférée sur cet objet. Com. 271.

Toute action en paiement de loyers de gens de mer est prescrite par le laps d'un an depuis Com. 433.
la fin du voyage, à moins qu'il n'y ait cédule,

obligation, arrêté de compte, ou interpellation judiciaire, comme nous l'avons vu n. 240.

Section II.

Engagemens des gens de mer pour un prix déterminé.

674. L'engagement que contractent les gens de mer qui louent leurs services pour un prix déterminé, peut être fait moyennant, ou une certaine somme fixée pour tout le voyage, quelque soit sa durée : ce qu'on appelle *engagement au voyage*; ou moyennant une somme pour chaque mois que dure le voyage : ce qu'on nomme *engagement au mois*, et, dans ce cas, le mois commencé est acquis, quoique le voyage s'achève avant le dernier jour.

Il ne seroit pas impossible, quoique très-rare, que des gens de mer se louassent pour un temps déterminé, par exemple, quatre, six mois. Dans ce cas même, on suivroit la règle que nous avons donnée n. 672, et l'homme engagé ne pourroit quitter qu'après la fin du voyage, sauf, s'il avoit servi plus long-temps qu'il ne s'est obligé, à réclamer une augmentation proportionnelle.

Outre les causes particulières qui peuvent mettre fin aux engagemens d'un homme de mer, causes dont nous avons dit n. 669, que le jugement appartenoit aux officiers des classes, ces engagemens peuvent être résolus ou modifiés

par des évènemens indépendans de leur volonté, par l'effet desquels ils servent moins ou plus long-temps qu'ils ne se sont engagés.

Ces cas sont la rupture, le retardement, la prolongation du voyage; la captivité, la maladie ou la mort de celui qui s'est engagé.

Nous en ferons l'objet de six paragraphes.

§. I.

Rupture du voyage.

675. La rupture de voyage, quand même elle seroit volontaire, ou causée par la faute de l'armateur, par exemple, par sa faillite ou autre accident semblable, ne doit pas être confondue avec le congédiement, dans ses effets envers les gens de mer dont elle rompt l'engagement.

La différence est sensible. La rupture de voyage consiste à ne point faire l'expédition projetée, ou à ne pas continuer celle qui est commencée, ou à faire la décharge du navire dans un lieu plus rapproché que celui pour lequel étoit la destination, ce qu'on nomme raccourcissement de voyage. Elle est, de la part de l'armateur, une renonciation à son entreprise. Le renvoi ou congédiement de quelques hommes de mer ne change rien aux dispositions projetées, et n'empêche pas que l'armateur n'exécute ou ne continue son voyage avec les hommes qui lui restent ou avec ceux

qu'il prend en remplacement. S'il est vrai que le congédiement soit la conséquence d'une rupture de voyage, il est vrai aussi que, sans renoncer à son entreprise, un armateur, peut, par des raisons quelconques, congédier tout ou partie des gens qu'il a loués. Nous avons vu, déjà, n. 626, comment ce droit pouvoit être exercé à l'égard du capitaine, et ce que nous avons dit fait sentir l'importance de la distinction entre la rupture de voyage et le congédiement.

La rupture de voyage peut avoir lieu par le fait ou la volonté de l'armateur ou du capitaine, dont il est responsable; nous la nommerons *rupture volontaire*. Sous cette dénomination, nous comprenons toute cause qui n'est pas le résultat d'une force majeure, quoiqu'elle puisse naître d'un fait qui ne seroit pas personnel à l'armateur, sauf, dans ce cas, son recours tel que de droit. Elle peut avoir lieu par des évènemens indépendans de toute faute ou volonté particulière. Les principales sont l'interdiction de commerce, l'arrêt de prince, la perte du navire, son innavigabilité. Nous la nommons *rupture forcée*, et nous en ferons l'objet des cinq articles suivans.

ART. I.er *De la rupture volontaire du voyage.*

676. La rupture de voyage étant la renonciation qu'un armateur fait à l'expédition qu'il

avoit projetée ou commencée, on sent qu'elle ne peut jamais provenir du fait des gens de mer.

De la part de chacun d'eux, l'inexécution volontaire ou forcée de l'engagement qu'il a contracté, n'est point considérée comme rupture de voyage; elle se juge d'après d'autres règles que nous avons indiquées, n. 669, et que nous ferons encore connoître avec plus d'étendue, dans le reste de ce titre. On ne pourroit supposer qu'un seul cas de rupture de voyage, par le fait des gens de mer, ce seroit celui où, refusant de continuer la route, ils ramèneroient le navire malgré le capitaine, ou forceroient celui-ci, soit à le ramener, soit à débarquer avant d'arriver à la destination. Quoiqu'il n'y ait guères de circonstances dans lesquelles la révolte puisse être légitime, il est certain que la nature et les causes de l'évènement devroient être appréciées; que la rupture de voyage seroit jugée volontaire de la part de l'armateur, si le capitaine, dont il répond, avoit, par d'injustes prétentions, réduit l'équipage à ce refus de service. Dans le cas opposé, la rupture de voyage, qui pourroit paroître un évènement de force majeure, servant à excuser l'armateur contre les tiers, donneroit lieu à des condamnations pécuniaires contre les coupables, indépendamment des peines méritées par leur désobéissance.

677. Si la rupture volontaire a lieu avant le
Com. 252. départ du navire, les gens de mer loués au voyage ou au mois, sont payés des journées par eux employées à l'équipement du navire, et retiennent en outre les avances qu'ils ont reçues, quelqu'en soit le montant, ou, s'ils n'en ont pas reçu, il doit leur être payé un mois de gages. Cette indemnité est due quand même la rupture du voyage ne leur causeroit aucun préjudice; par exemple, s'ils trouvoient de suite à se louer.

Quand la rupture volontaire arrive après le départ, les gens de mer loués au voyage sont payés de toute la somme qui leur a été promise. Ceux qui sont loués au mois, sont payés du temps qu'ils ont servi, reçoivent, pour toute indemnité, la moitié de leurs gages, pour le reste de la durée présumée du voyage, et en outre des frais de route, conformément à l'art. 1.er de l'arrêté du 26 mars 1804.

Mais les articles 4 et 5 de cet arrêté veulent que, s'il est possible de les renvoyer par mer dans leurs quartiers, cette voie soit toujours préférée; et alors il n'est point payé de conduite à ceux qui peuvent gagner des salaires, en exerçant leur profession sur le navire où ils sont embarqués. On suit, à cet égard, des règles que nous indiquerons plus particulièrement dans le chap. III.

Art. II. *Rupture du Voyage par interdiction de commerce.*

678. L'interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est destiné, est une cause légitime de rupture de voyage; nous l'avons définie, n. 641.

Quand elle arrive avant le départ, il n'est point dû de loyers aux gens de mer, ils ne peuvent que réclamer le salaire des journées Com. 253.
par eux employées à équiper le navire. Quand elle arrive depuis le départ, soit qu'elle opère le retour dans le port d'où l'on sort, soit que le capitaine débarque dans un lieu plus rapproché, les gens de mer touchent leurs loyers, Com. 254.
à proportion du temps qu'ils ont servi, ou si l'engagement est au voyage, suivant une expertise dans laquelle on se décide d'après les probabilités de durée qu'offroit l'entreprise. S'ils ont reçu une avance supérieure à ce qui leur seroit dû d'après ces bases, ils ne sont tenus à rien restituer. Com. {252. 258.}

Art. III. *Rupture du Voyage, par arrêt de Prince.*

679. Nous avons vu, n. 640, ce qu'on appeloit arrêt de prince, ou *embargo;* et les notions que nous avons présentées indiquent qu'il peut, suivant les circonstances qui l'accompagnent, opérer ou non une rupture de voyage.

Com. 388. Ainsi, lors même que la durée de l'embargo n'a pas été fixée, il peut être levé si promptement que l'armateur n'ait pas encore renoncé à son entreprise; il produit alors un simple retardement dont nous parlerons.

C'est à l'armateur qu'il appartient sans doute de décider si l'embargo qu'il éprouve, doit le faire renoncer à son expédition, et par conséquent produire la rupture du voyage. Son intérêt garantit ici l'équipage de toute possibilité de fraude.

Ce que nous avons dit sur la rupture du voyage par interdiction de commerce, s'applique à celle que produit l'embargo, qui peut avoir lieu aussi avant ou après que le navire a mis à la voile.

ART. IV. *Rupture du Voyage, par perte du navire.*

680. Le navire peut périr de diverses manières, ou du moins sa perte, sans être absolue et totale, peut être telle qu'il n'y ait aucun moyen d'en faire usage. Les plus remarquables sont le naufrage, l'incendie, la prise, la confiscation.

Nous avons donné, n. 643, la définition du naufrage. Il arrive assez généralement pendant la traversée. Il n'est pas toutefois impossible que, dans le port, un navire en chargement, détaché de ses ancres par la tempête, ou frappé par un

choc extraordinaire, ne périsse avant le départ; on appliqueroit alors les règles que nous venons de donner sur la rupture forcée du voyage non commencé, sauf la réduction de ce que les gens de mer ont droit d'exiger, dans ce cas, à la valeur du navire, comme il va être dit.

Si, après le départ, le navire et les marchandises chargées sont totalement perdus par un naufrage, il n'est point accordé de loyers aux gens de mer. Le besoin de les intéresser à la conservation du navire et du chargement a fait admettre cette dérogation aux règles du droit civil, d'après lesquelles la perte du gage n'anéantit que l'action réelle, et laisse subsister l'obligation à la sûreté de laquelle une chose étoit affectée par privilége; mais ils ne sont point tenus de restituer les avances qui leur ont été faites. Com. 258.

Par une conséquence de ce principe, si une partie du navire est sauvée, les gens de mer engagés au voyage ou au mois sont payés de leurs loyers échus et de leur conduite, sur le produit des débris du navire. On déduit, à la vérité, sur ce prix, les frais de sauvetage, auquel le capitaine est tenu de faire procéder, comme nous l'avons expliqué, n. 640.

Cette déduction est fondée sur le principe du droit civil, qui déclare privilégiés sur une chose les frais faits pour sa conservation. Alors les gens de mer qui ont été employés au sau- Civ. 2102.

Com. 261. vetage, participent à ce privilége pour les journées qu'ils y ont consacrées, et le règlement en est fait conformément à l'arrêté du 7 mai 1801, et à l'art. 7 de celui du 26 mars 1805.

Enfin, par une dernière conséquence du même principe, si la valeur des débris ne suffit pas, ou se trouve absorbée par des priviléges qui passent avant les loyers des matelots, suivant les règles que nous donnerons dans le titre VII, les gens de mer sont payés subsidiairement sur le fret des marchandises sauvées.

Com. 271. Il pourroit même arriver que le navire pérît après avoir déjà gagné du frêt; par exemple, dans un voyage pour aller à Lisbonne et en revenir, si le navire ne périt qu'au retour, le fret des marchandises rendues à Lisbonne est gagné, et a été touché par l'armateur ou lui est dû; il est juste que ce fret *acquis*, étant le gage des gens de mer, soit employé jusqu'à due concurrence à les payer, ou, s'il étoit lui-même chargeur, qu'il leur en fasse compte.

682. Un navire peut être consumé par le feu dans plusieurs circonstances. La foudre peut l'incendier; des combustibles lancés par l'ennemi ou des malfaiteurs, l'imprudence de quelque personne de l'équipage ou de quelque passager, la fermentation de matières faisant partie du chargement, peuvent occasionner le même accident; le capitaine peut être réduit à

y mettre le feu dans le cas dont nous avons parlé n. 642; enfin les autorités locales peuvent décider qu'un navire contient des germes de peste, et ordonner qu'il sera brûlé; ces causes et autres semblables, en anéantissant le navire, opèrent la rupture du voyage.

Quelques-unes peuvent arriver avant le départ; ainsi, tout ce que nous avons dit sur la perte par naufrage, recevroit son application.

683. La prise, qu'on ne doit pas confondre avec l'arrêt du prince, comme nous l'avons observé, n. 640, est le fait par lequel un navire tombe en la puissance d'un ennemi qui s'en empare dans la vue d'en dépouiller le légitime propriétaire. Par sa nature et ses effets, elle met fin à l'entreprise pour laquelle les gens de mer s'étoient loués, à moins que par quelqu'évènement, tel que la reprise du navire, qu'on nomme *recousse*, ou son relâchement, quand l'illégalité de la prise est reconnue, elle ne se réduise à en un simple retard.

La confiscation, dont le résultat est aussi de dépouiller le propriétaire, et qui diffère de la prise, en ce qu'elle est une peine pour infraction aux lois et règlemens de l'autorité compétente, tandis que la prise est un effet de la guerre ou d'hostilités de ce genre, rompt aussi le le voyage.

Mais elle ne seroit pas considérée, au moins

dans un grand nombre de cas, comme une force majeure. Ce seroit aux tribunaux à distinguer, d'après les circonstances, si cette confiscation, provenant d'un délit dont l'armateur doit répondre, n'opère pas simplement une rupture volontaire.

La prise ou la confiscation pouvant avoir lieu avant ou après le voyage commencé, les règles
Com. 258. et les distinctions ci-dessus seroient observées.

ART. V. *Rupture par innavigabilité du Navire.*

684. L'innavigabilité, que nous avons définie n. 644, ne peut, en général, être une occasion de rupture de voyage, que lorsqu'elle arrive
Com. 225. après le départ. Un navire ne devant sortir qu'en bon état, l'armateur qui ne partiroit pas sous prétexte de l'innavigabilité du navire, ne pourroit être considéré que comme rompant volontairement le voyage, à moins que cette innavigabilité ne fût causée par accidens de naufrage, feu, etc., arrivés dans le port de l'expédition.

L'innavigabilité doit être constatée, comme on l'a vu n. 618; mais l'observation de ces formalités n'empêcheroit pas les intéressés de prétendre que, dès l'instant du départ, le
Com. 297. navire étoit en mauvais état; que, par conséquent, la navigation n'a pas occasionné cette innavigabilité, quoique sans doute elle ait pu l'augmenter.

Dans le cas d'une telle preuve, la rupture de voyage seroit réputée un fait de l'armateur; dans les autres, l'innavigabilité reconnue irréparable équivaudroit au naufrage du navire. Com. 389.

Si toutefois le navire pouvoit être réparé et mis en état de continuer sa route, où si le capitaine trouvant à en louer un autre, y employoit son équipage; ces événemens ne deviendroient plus que simple retardement. Com. {296. 391.}

§. II.

Du Retardement de Voyage.

686. On nomme retardement, l'évènement par lequel le voyage d'un navire est suspendu, tel qu'un embargo ou tout autre accident qui ne donneroit pas lieu à la rupture du voyage; le séjour forcé dans un port intermédiaire, où des vents contraires, la crainte de l'ennemi, celle de la tempête, la nécessité de réparations, etc., ont forcé d'entrer, et de faire un séjour qu'on nomme *starie*.

Le retardement peut être forcé; il peut provenir du fait ou de la faute de l'armateur. Le retardement forcé n'apporte aucune modification dans les engagemens faits au voyage; quant à ceux qui sont au mois, les loyers courent, pour moitié seulement, pendant la suspension. Com. 254.

Mais s'il ne provient pas d'une cause de force majeure, les loyers au mois ne sont point

réduits pendant le séjour, et les gens de mer engagés au voyage ont droit à des indemnités proportionnelles. Ces indemnités ou augmentations de loyers sont supportées par les personnes qui y ont donné lieu, mais avancées par celui qui a engagé les gens de mer.

§. III.

De la Prolongation de Voyage.

686. On n'entend point, par prolongation de voyage, une continuation de temps ou de durée au-delà de ce qui avoit été convenu; c'est ce que nous avons vu s'appeler *retardement.*

La prolongation de voyage résulte ou de la direction du navire vers le lieu de sa destination, mais par une route plus longue que celle qu'il devoit suivre, ce qu'on appelle *changer de route;* ou de la direction et conduite du navire dans un lieu de débarquement autre que celui qui étoit convenu, ce qu'on nomme *changer de voyage.*

Dans l'un ou l'autre cas, il y a infraction à la convention. Mais ce fait qui, dans divers autres contrats maritimes, est un tort de la part de celui qui l'occasionne, n'a pas tout-à-fait les mêmes résultats, à l'égard des engagemens des gens de mer. Un changement de route ou de voyage qui ne feroit pas durer
Com. 256. leurs services plus long-temps qu'ils n'ont dû

s'y attendre, ne seroit pas considéré, quelle qu'en fût la cause.

Lorsqu'il en résulte une durée extraordinaire de services, pour en déterminer les effets, on distingue entre l'engagement au voyage et l'engagement au mois.

Dans ce dernier cas, les loyers courent sans déduction, puisque le travail est le même. Il Com. 255.
n'en est pas ici comme du retardement pendant lequel les gens de mer ne rendent aucun service actif, voilà pourquoi on ne distingue point si la prolongation provient ou non de force majeure.

Lorsque l'engagement est au voyage, il est convenable d'appliquer les distinctions que nous avons faites ci-dessus. De même qu'en cas de retardement forcé les gens de mer loués au voyage ne reçoivent aucune augmentation, parce qu'ils sont présumés en avoir couru les chances, il paroît juste qu'ils n'obtiennent point d'augmentation, lorsque cette même force majeure oblige l'armateur à faire une route plus longue.

En général, on considéreroit comme force majeure, non-seulement la nécessité où se trouve un capitaine qui apprend que le port de sa destination est bloqué, de se rendre Com. 279.
dans un autre port non bloqué de la même puissance, mais encore toute prolongation faite dans la vue d'éviter un des accidens dont nous

avons parlé dans les numéros précédens, ou d'en réparer les suites, où de se procurer des vivres, de l'eau, de débarquer des malades dont la présence peut occasionner des dangers.

S'il n'y a pas de force majeure, les gens de mer
Com. 255. ont les mêmes droits qu'en cas de retardement : on leur doit une augmentation proportionnelle.

Dans tous ces cas, si l'armateur, sans une raison plausible, prolongeait son voyage, les gens de mer qui l'abandonneroient ou refuseroient de continuer, pourroient, d'après les circonstances, être excusés d'avoir violé les règles que nous avons données n. 676.

§. IV.

Captivité d'un Homme de mer.

687. Suivant les principes du droit strict, l'homme de mer fait prisonnier doit cesser de toucher ses loyers, puisqu'il ne peut plus rendre de services. Mais lorsqu'il a été pris hors
Com. 267. du navire, d'où il étoit sorti pour un service commandé et autorisé, il jouit, si le navire arrive à bon port, de la plénitude des droits que lui assure la convention, et de ceux que les lois ou l'usage lui accordent, tels que la participation au bénéfice des prises que feroit le navire, conformément aux règlemens en cette partie; et même s'il a été fait esclave,
Com. 269. il lui est dû pour son rachat une indemnité

fixée à 600 francs, dont le Gouvernement détermine l'emploi.

Il n'en est pas ainsi lorsqu'il est pris dans toute autre circonstance, même dans un combat, ou par une incursion de l'ennemi qui se seroit borné à faire quelques prisonniers. C'est un accident dont il est seul victime; il n'a droit qu'aux loyers jusqu'au jour de sa prise. Com. 266.

§. V.

Maladie d'un Homme de mer.

688. Tout homme de mer qui tombe malade pendant le voyage, soit naturellement, soit par blessures dans son service, ou en combattant sur le navire, soit à terre où il se seroit rendu avec autorisation, est traité gratuitement jusqu'à sa guérison, touche le montant de ses loyers, et même les profits au partage desquels il seroit admis, s'il faisoit son service pendant le temps de sa maladie. Mais, au contraire, s'il est malade par sa faute, par exemple, par suite de ses débauches ou de ses délits; s'il est blessé, même sans sa faute, à terre, où il se seroit rendu sans permission du capitaine, les frais de maladie sont à sa charge, et ses loyers ou profits ne courent pas. Com. {262. 263.} Com. 264.

Dans les divers cas de maladie, le capitaine, ou, s'il s'agissoit de lui, l'officier qui en remplit les fonctions, doit juger dans sa

prudence, et principalement d'après l'avis du chirurgien du navire, s'il est convenable de laisser le malade dans un hôpital de quelque lieu de relâche, et même de se détourner de la route pour cet effet, comme il a été dit n. 686.

La déclaration du 28 décembre 1728, l'art. 3 de l'ordonnance du 1.er août 1745, et l'art. 3 de l'arrêté du 26 mars 1804, l'obligent en outre à déposer une somme suffisante pour acquitter les frais de maladie, la dépense nécessaire pour mettre le malade en état de se rendre dans ses foyers, ou pour fournir à sa sépulture, en cas de mort, sauf déduction de ces avances sur les loyers, s'il y a lieu, d'après les distinctions ci-dessus.

§. VI.

Mort d'un Homme de mer.

689. Lorsqu'un homme de mer est tué en défendant le navire, ou même en faisant le service de la manœuvre pendant le combat, la totalité du voyage est due à ses héritiers. Mais, comme ils ne peuvent être traités plus favorablement que leur auteur l'auroit été, si le navire périt, ils n'ont rien à prétendre. On suit à leur égard les règles qui viennent d'être expliquées.

Com. 265.

Com. 258.

Dans les autres cas de mort d'un homme de

mer engagé au mois, ses héritiers n'ont droit qu'aux loyers dus jusqu'au jour du décès. Si l'engagement étoit au voyage d'aller et de retour, et que l'homme meure en allant, ou au port de destination, ils n'ont que la moitié, et s'il meurt en revenant, ils ont la totalité; si, enfin, il s'étoit loué pour l'aller, ou pour le retour seulement, ses héritiers ont droit à la totalité de ce qui lui auroit été promis pour cette traversée qu'il n'achève pas par un accident qu'on ne sauroit lui imputer. Com. 265. Civ. 1795.

La conséquence de ces principes est que si un homme de mer mourroit dans l'intervalle entre sa location et le départ du navire, ses héritiers ne seroient pas tenus de rendre ce qu'il auroit reçu d'avance, et pourroient exiger ce qu'il auroit gagné. Com. 253.

Section III.

Des engagemens des Gens de mer au Profit ou au Fret.

690. Les gens de mer peuvent convenir avec l'armateur que leurs services et travaux seront payés moyennant une part, soit dans le bénéfice des affaires pour lesquelles le voyage a été entrepris, soit dans les produits qui proviendront de la location du navire. C'est ce qu'on nomme engagemens au *profit* et engagemens au *fret*. Com. 257.

Le premier mode est le plus souvent usité pour l'armement en course ou pour la pêche, le second a lieu surtout dans la navigation au cabotage.

691. Lorsque le capitaine est engagé au profit, il lui est expressément défendu de faire aucun trafic ou commerce pour son compte particulier, soit sur le navire qu'il commande, soit sur d'autres. S'il viole cette prohibition, dont il ne peut être affranchi que par une convention contraire, les marchandises embarquées par lui doivent être confisquées au profit des autres intéressés. (Com. 239. 240.)

Cette prohibition ne lui est pas faite, lorsqu'il voyage au fret; il suffit qu'il paie pour le transport des marchandises qu'il place, le prix que paieroient des étrangers. Mais il ne peut rien prétendre exclusivement, et doit en conséquence rapporter à la masse et partager les gratifications particulières qu'il recevroit sous le nom d'*étrennes* ou de *chapeau*.

Les mêmes prohibitions et obligations sont imposées aux gens de l'équipage, dans les mêmes circonstances.

692. Dans le cas de rupture volontaire, ou retard de voyage, etc., les gens de mer engagés au profit ou au fret, ont part aux indemnités qui peuvent être adjugées au navire par suite (Com. 257. 258.)

de cet évènement. Ces indemnités sont partagées entr'eux et l'armateur, dans la même proportion que doivent l'être le profit ou le fret. S'il n'est point accordé d'indemnité, ils ne peuvent en exiger, même pour les journées qu'ils auroient employées à équiper le navire; car, de même qu'ils ont couru la chance des profits, ils doivent subir celle de ne rien recevoir. Mais ils ne sont pas obligés de rendre les avances qu'ils ont reçues, s'il n'y a stipulation expresse.

Si toutefois la rupture provenoit du fait personnel de l'armateur ou du capitaine, dont il est responsable, les gens de mer auroient droit à une indemnité qui seroit réglée par experts. Com. 257.

Ceux qui sont faits esclaves dans les cas prévus n. 687, continuent d'être intéressés jusqu'à la fin du voyage, parce que la nature de leurs engagemens ne comporte pas les distinctions que nous avons faites.

A l'égard de ceux qui meurent après le voyage commencé, fût-ce même le lendemain du départ, leur portion entière est acquise à leurs héritiers. On ne peut se dissimuler que ce ne soit une dérogation aux principes du droit commun, suivant lesquels, comme nous l'avons vu n. 521, la mort de celui qui a loué ses services rompt le contrat; mais elle a pour but d'encourager les gens de mer à cette sorte de location. Com. 265.

En cas de naufrage, les gens de mer engagés au *fret* n'ont aucun droit sur les matériaux du navire pour le paiement de leurs gages, parce que ce fret étoit le seul fonds
Com. 260. à partager. Ainsi, lorsqu'ils ont stipulé pour eux tous la moitié dans le fret, ils ne peuvent réclamer que la moitié de ce qui est payé ou a été touché effectivement, comme il a été dit, n. 680.

693. De même, les gens de mer engagés au *profit* n'ont de part que dans le profit que l'expédition a pu produire, soit par ce qui a déjà été fait, soit par la revente de marchandises sauvées, si elle produisoit des bénéfices.

Mais ils sont payés des journées par eux em-
Com. 261. ployées au sauvetage du navire et des marchandises, sur le prix des débris et des choses sauvées, comme les gens de mer engagés au mois ou au voyage, parce que le naufrage a
Civ. 2102. anéanti leur engagement, et que pour ce sauvetage ils ne sont plus que de simples ouvriers.

CHAPITRE II.

Des Gens de l'Équipage en particulier.

694. Les personnes qui forment l'équipage ont des dénominations et des fonctions déter-

minées par l'usage et par la qualité dans laquelle ils se sont engagés.

Nous avons vu, n. 629, par quels motifs le soin de les choisir appartenoit au capitaine.

L'ordonnance du 31 octobre 1784 contient un grand nombre de dispositions auxquelles il doit se conformer. Nous indiquerons les plus importantes.

Dans aucun cas il ne peut prendre des hommes que parmi les marins classés pour le service de l'État, à moins qu'ils ne soient étrangers ; mais alors, le nombre de ces étrangers ne peut, suivant l'ordonnance du 20 octobre 1723, être de plus d'un tiers, et même l'art. 2 du décret du 21 septembre 1793, qui n'est point abrogé, l'a réduit au quart.

Pour s'assurer que ces règlemens ne seront pas violés, l'ordonnance du 31 décembre 1784, titre XIV, exige que tous capitaines présentent au commissaire des classes du port de l'embarquement, les gens qu'ils auront engagés pour être inscrits sur les rôles d'équipage, et leur défend d'embarquer ceux qui n'y auroient pas été inscrits.

Tout homme classé de l'arrondissement, qui n'est pas engagé ou commandé pour le service de l'État, ou destiné à une levée annoncée ; tout homme d'un autre quartier, porteur d'un congé, ne peut être refusé, à moins qu'il ne

justifie pas de l'acquit d'engagemens antérieurement pris par lui pour le service d'un autre navire.

Le capitaine qui engage des hommes doit présenter en même temps l'énoncé des conventions relatives à l'engagement.

Le commissaire des classes en fait donner lecture en leur présence, et prendre note sur le livret dont chacun d'eux doit être porteur. Si aucun ne réclame, ces notes sont certifiées et signées par le capitaine du navire, et par le
Com. 250. commissaire, qui note pareillement les salaires sur le rôle d'équipage.

Lorsque les capitaines engagent des gens de mer, pendant le cours d'un voyage, en remplacement des déserteurs, morts ou malades, laissés dans les hôpitaux, ou par toute autre raison, les mêmes formalités doivent être observées, et les fonctions attribuées, dans les pays soumis à la domination française, aux commissaires des classes, sont remplies, dans les ports étrangers, par le consul ou vice-consul de France. S'il n'en existe point, les engagemens sont inscrits sur le livre de bord; et dès son arrivée ou relâche dans un port français ou dans un port étranger, résidence d'un consul ou vice-consul, le capitaine doit faire porter les noms sur son rôle d'équipage et sur les livrets.

695. Ces fonctionnaires ne peuvent régler

les conditions desdits engagemens, ni exercer aucune autorité à cet égard. En cas de contestation, ils doivent seulement essayer de concilier les parties, et s'ils n'y peuvent réussir, les renvoyer à se pourvoir devant les tribunaux compétens, à moins qu'ils n'ayent le droit de juger, par le titre de leur nomination, comme l'édit de 1778 et l'ordonnance de 1781 l'accordent aux consuls ou autres qui les représentent.

Lorsqu'à la fin du voyage il s'élève des difficultés entre le capitaine et les gens de l'équipage, ces notes du rôle et des livrets font foi, à défaut d'actes publics ou privés en double original; et si le capitaine avoit négligé de se procurer l'un ou l'autre de ces moyens, les gens de mer en seroient crus à leur serment, conformément à l'art. 12 du tit. XIV de l'ordonnance du 31 octobre 1784.

696. Des dispositions du livre second de l'ordonnance de 1681, malheureusement trop négligées dans un temps où l'on comptoit pour si peu de chose les institutions religieuses et la vie des hommes, exigent qu'on place sur tout navire destiné à des expéditions autres que celles du petit cabotage, un aumonier et un chirurgien. Nous nous bornons à les rappeler; la nature de ces dispositions étant purement administrative, il ne pourroit en résulter de questions soumises

à l'examen des tribunaux. Il suffit d'observer que ce qui est dit dans ce chapitre et dans le titre précédent, sur la formation de l'équipage, les droits et l'autorité du capitaine, à l'égard des gens qui le composent, n'est applicable à ces personnes que sous les modifications que commandent leur qualité et la nature de leurs fonctions.

697. Les gens de l'équipage ne doivent point, à compter de l'instant que la ration leur est fournie à bord, comme on l'a vu, n. 670, se permettre de quitter le navire, même en montant la chaloupe, sans permission du capitaine. Nul ne peut, sans cette permission, laisser, même sous prétexte qu'on se diroit chargeur, entrer dans le navire, y placer, encore moins en sortir, quelqu'objet que ce soit.

Ils doivent obéir au capitaine et à celui qui le remplace, ou qu'il a délégué pour certaines parties, en tout ce qui concerne le service du navire et la conservation des marchandises. Ceux qui sont plus particulièrement préposés à la surveillance d'une partie, doivent lui rendre compte de tout ce qui peut le mettre à même de prévenir des accidens.

Par des motifs dont la sagesse est évidente, l'ordonnance du 1.er novembre 1745, défend au capitaine de rien prêter ou avancer en deniers ou marchandises, aux gens de mer qu'il

commande, et même à tout homme de l'équipage de prêter à un autre qui lui seroit inférieur en grade, à peine de nullité des billets ou obligations.

698. Dans la règle, l'engagement des gens de l'équipage, après que le rôle est formé, ne peut être dissous que d'un consentement mutuel. Com. 270. Mais l'inexécution des engagemens de l'une des parties, est pour l'autre un juste sujet de faire résilier le contrat; Civ. 1184. quelquefois même certaines considérations peuvent faire admettre une partie à se dégager envers l'autre à qui elle n'a aucun tort à reprocher.

Les officiers d'administration maritime préposés des classes, et, en pays étranger, les consuls ou autres agens des relations commerciales, sont donc juges des motifs qu'un homme de l'équipage peut avoir pour demander son congé, ou que le capitaine feroit valoir contre lui, pour le congédier, comme il a été dit n. 695.

Quoique le desir d'éviter les formes et les lenteurs judiciaires ait motivé cette attribution, il ne faut pas en conclure que ces fonctionnaires n'aient aucune règle à suivre. Ils ne doivent jamais perdre de vue que l'engagement intervenu entre le capitaine et les gens de l'équipage, est un contrat de louage de services. Les règles que nous avons données, n. 531 et suiv.,

doivent donc être observées autant que la nature des choses le permet.

Ainsi, les gens de l'équipage ne peuvent être forcés de se consacrer à un autre genre de service que celui auquel ils se sont annoncés propres, par la qualité dans laquelle ils se sont engagés. Ainsi, la même raison porte à décider que l'homme enrôlé pour un voyage désigné, ne peut être tenu d'en faire un autre, parce que le voyage pour lequel il s'est engagé est le principal objet du contrat, que l'une des parties ne peut changer malgré l'autre.

Mais il n'en seroit pas de même d'un changement de capitaine, ou de navire, parce qu'il est peu présumable que ce soit précisément la personne, ou la confiance dans la bonté du navire, qui ait pu être l'objet de l'engagement.

Ainsi, l'inconduite d'un homme de l'équipage, sa désobéissance continuée, après que de premières peines de discipline ont été employées contre lui, l'habitude de quereller ses
Com. 264. compagnons, une inhabilité évidente, la sortie du navire sans autorisation, et autres torts semblables, autorisent le capitaine à le congédier.

Il est toutefois important d'observer que le
Com. 270. capitaine ne peut congédier un homme de l'équipage en pays étranger. On sent bien sur quels motifs d'intérêt public et d'humanité cette prohibition est fondée. Mais elle n'exclut point le droit du capitaine de laisser entre les mains

d'un agent diplomatique ou autre fonctionnaire préposé pour protéger le commerce français en pays étranger, un homme dont les crimes ou l'insubordination, portée à l'excès, rendroient la présence dangereuse. L'homme ainsi laissé, n'est point, à proprement parler, abandonné chez l'étranger. C'est ce que donne suffisamment à entendre l'article 15 du titre XIV de l'ordonnance du 31 octobre 1784. Il résulte seulement de ces considérations, que, s'il n'existoit point de magistrat français à qui le capitaine put laisser cet homme, il devroit le ramener, en prenant contre lui les mesures que l'autorité dont nous avons vu qu'il étoit investi, lui donne droit d'exercer.

699. Quand un homme de mer veut se dégager, il doit alléguer des motifs qui sont appréciés, comme nous l'avons vu, n. 669; au contraire, lorsque le capitaine congédie un homme contre qui il prétend avoir des causes Com. 270.
de mécontentement, c'est à ce dernier à se justifier. On ne peut dire que ce soit le réduire à prouver une négative, puisqu'il n'y a rien de plus affirmatif que la preuve d'une conduite irréprochable, ou d'une docilité soutenue; preuve bien suffisante pour détruire complètement l'allégation contraire que fait le capitaine, en prononçant le renvoi.

Celui qui a été congédié pour cause valable,

n'a droit à être payé de son loyer, que pour le temps qu'il a servi; et si c'est avant le départ, du temps qu'il a employé à équiper le navire; dans l'un et l'autre cas, l'art. 2 de l'arrêté du 25 mars 1804, veut que la somme qu'il reçoit pour sa conduite, soit à compte sur ses salaires.

Si le congé n'est pas valable, il est dû à l'homme congédié avant le départ, une indemnité égale au tiers de ses loyers, sans qu'il puisse réclamer pour les journées employées à l'équipement; et à l'homme congédié pendant le voyage, la totalité de ses loyers, et en outre des frais de retour, s'il n'est pas employé sur un autre navire. Les sommes payées dans ce dernier cas, au-delà des loyers gagnés, sont à la charge du capitaine, sans qu'il ait de recours contre les armateurs, à moins qu'ils n'aient autorisé le congé.

Quelque soit le lieu où le congé soit donné, l'homme de mer reste sous la surveillance de l'administration maritime. L'art. 14 du tit. XIV de l'ordonnance du 31 octobre 1784, enjoint aux commissaires des classes des ports du royaume et des colonies, ainsi qu'aux consuls et vice-consuls de France dans les ports étrangers, de faire mention desdits congés sur le rôle de l'équipage et sur le livret de l'homme congédié. Ils sont également chargés de faire rentrer le plus promptement possible, dans leurs

quartiers, les gens de mer qui auront été débarqués ou laissés malades dans les hôpitaux, ainsi que les déserteurs; en conséquence, de les faire embarquer en remplacement, sur des navires ayant besoin d'hommes, et destinés pour les ports des quartiers desdits gens de mer, ou pour les ports voisins, conformément à ce que nous avons dit, n. 677.

Les capitaines desdits navires ne peuvent refuser de recevoir les hommes qui leur sont ainsi donnés par les commissaires et les consuls. Ces fonctionnaires règlent leurs salaires de manière que, dans aucun cas, ils n'excèdent ceux qu'ils avoient sur les navires dont ils ont été débarqués ou congédiés; il en est fait note sur les rôles d'équipage, et toutes conventions de salaires qui seroient contraires auxdites notes, sont déclarées nulles.

700. La traversée finie, les gens de l'équipage ne peuvent abandonner le navire avant que les marchandises aient été débarquées et conduites à terre, les voiles retirées, et le navire conduit et amarré à sa destination, sauf à ceux qui seroient loués au voyage, à obtenir des dommages-intérêts contre l'armateur dont le capitaine, par sa faute ou par toute autre cause qui ne proviendroit pas de force majeure, différeroit plus qu'il n'est d'usage le déchargement des marchandises.

Les art. 17 et 18 du tit. XIV de l'ordonnance du 31 octobre 1784, enjoignent au capitaine de veiller à la conservation des gens de son équipage, de les représenter au désarmement, ou d'administrer des preuves de la désertion de ceux qui ne seroient pas représentés; si c'est pour cause d'inconduite ou de maladie qu'il en a laissé, d'en fournir les preuves avec les indications requises; et en cas de mort, de déposer les effets appartenant au défunt, ou le prix de la vente qu'il en a faite, conformément au règlement du 23 août 1739.

Le commissaire des classes note sur les livrets des gens composant l'équipage, le jour et le lieu du désarmement; et il en fait pareillement note sur la matricule du classement, pour ceux de son quartier. Quant aux hommes qui dépendent d'un autre quartier, ils sont tenus, en y entrant, de représenter leurs livrets au bureau des classes, afin que l'extrait des notes qui s'y trouveront, puisse être porté sur la matricule.

701. La déclaration du 18 décembre 1728, et l'arrêt du 16 janvier 1734, portent que les matelots nationaux ne doivent être payés de leurs loyers que dans le lieu où le navire a été équipé, encore qu'il vienne à être désarmé ailleurs, et même ce paiement ne doit leur être fait que dans leur domicile, s'il se trouve être différent du lieu du départ. Les principes qui

ont dicté ces lois, sont maintenus par l'arrêté du 25 mars 1804.

Quant aux matelots étrangers, l'arrêté du 16 mai 1804 (24 floréal an 12) [1], contient un règlement particulier, fondé sur des raisons de sûreté générale.

Par une faveur particulière, qui ne peut être étendue au-delà de ses termes, les gages et salaires des matelots, sont insaisissables de la part des habitans des villes maritimes. Ce privilége est rigoureusement limité à la classe des gens de mer qu'on nomme *matelots*, c'est-à-dire des personnes employées à la manœuvre du vaisseau, sous les ordres du capitaine, du pilote et officiers mariniers. On ne pourroit l'étendre à ceux-ci ; c'est ce qui résulte clairement de l'ordonnance du 1.er novembre 1745, que nous avons citée n. 697.

CHAPITRE III.

Des Contrats de Pacotille.

702. Nous avons vu, n. 671, que dans l'usage, les gens de mer étoient autorisés à remplir ce qu'on appelle leur *port permis*, par des mar-

---

[1] Bulletin des lois, 3.e série, n. 3837.

chandises que des tiers leur confient pour les vendre. Cette convention se nomme *contrat de pacotille*. Elle se prouve comme tout autre engagement de commerce; car c'est une commission du genre de celles que nous avons indiquées, n. 565 et suiv. On nomme le propriétaire des marchandises qui les confie pour vendre, *donneur*, et celui qui s'en charge, *preneur à pacotille*.

Les obligations du preneur étant celles d'un commissionnaire, il doit vendre aux conditions les plus avantageuses possibles. Quoique le donneur ne manque jamais de lui délivrer facture qui énonce les prix d'achat primitif, ou porte instruction sur ceux de vente, il peut, s'il n'y a pas moyen de mieux faire, vendre au dessous de ces prix, à moins que la défense expresse ne lui en ait été faite, et en général, il ne doit rapporter que ce qui lui auroit été impossible de vendre.

De même, il doit, autant que les circonstances et la nature de ses instructions ne rendent pas cela impossible, acheter des marchandises du pays où il a fait ces ventes, ce qu'on nomme *faire des retours*, les expédier ou ramener par le même navire, ou si cela ne se peut pas, par la voie la plus prompte qui se présentera, après qu'il aura réalisé la pacotille.

Si la nécessité où il aura été de vendre à crédit, ne permet pas qu'il ait fait le recouvrement

avant son départ, il doit en remettre le soin à quelque personne solvable du lieu, pour en faire les retours.

A son arrivée, son premier soin doit être de rendre compte au donneur, de sa négociation, en indiquant à quelles personnes, quelle quantité de marchandises, et à quels prix il a vendu, ainsi que les mesures qu'il a prises pour le recouvrement, s'il ne l'a pas fait lui-même.

Le produit des retours, ou, s'il n'y en a pas eu, de l'argent rapporté, rembourse d'abord les avances et déboursés du donneur, on en défalque ensuite les déboursés que la convention ou l'usage ne mettent pas à la charge du preneur, et l'excédent, qu'on nomme profit, est quelquefois partagé par moitié.

En cas de perte, soit sur la vente au lieu de destination, soit sur les retours, le donneur ne peut demander de supplément au preneur, à moins qu'il ne prouve que son inhabilité ou ses malversations ont causé ce déficit.

Les stipulations entre le donneur et le preneur varient souvent. Assez souvent, au lieu d'attribuer à celui-ci une part déterminée dans les profits, on convient qu'il aura *tant* pour cent de la vente et de la valeur des retours, ou tel autre droit de commission. Quelquefois ce salaire est promis pour être payé, quand même il n'y auroit pas de bénéfices; quelquefois encore il dépend de l'existence des bénéfices

703. Quiconque donne à un homme de mer une pacotille à vendre, est présumé entendre qu'elle ne paiera aucun fret, ni pour l'aller, ni pour le retour. Mais si le preneur n'a pas de port permis, ou ne l'a pas jusqu'à concurrence de ce qui compose la pacotille, l'armateur pouvant exiger le fret, comme de tout ce qui est chargé sur son navire, c'est alors que s'élève la question de savoir sur qui, du donneur ou du preneur, tombe l'obligation de payer le fret. Il faut faire une distinction. Si le preneur a déclaré avoir un port permis suffisant pour la pacotille, nul doute qu'il ne doive supporter le fret, sur sa part dans le profit, et, à défaut de profit, qu'il n'en soit débiteur personnel, parce qu'alors il a trompé le donneur; mais s'il n'a pas fait cette déclaration, c'est la pacotille qui doit supporter le fret, dont le prélèvement est fait d'abord sur le profit, et subsidiairement seulement sur le capital.

Souvent le donneur se réserve la faculté de faire assurer la pacotille. Il est clair que, dans ce cas, il a droit de joindre à son capital, pour en faire le prélèvement, lors de la liquidation, le coût de l'assurance. On peut même, d'après la manière dont cette convention a été faite, et les circonstances, décider, en cas d'heureuse arrivée, qu'il doit prélever à son profit l'assurance qu'il n'auroit pas fait faire, parce qu'il serait alors préféré être lui-même assureur;

mais à défaut d'une convention spéciale, la prime de l'assurance qu'il se seroit fait donner, resteroit à son compte particulier.

TITRE QUATRIÈME.

DE LA LOCATION DU NAVIRE.

704. La convention qui a pour objet la location totale ou partielle d'un navire, quel que soit le but qu'on se propose, tel que la pêche, la course maritime, des transports de marchandises ou de personnes, porte le nom d'*affrétement* ou *nolissement*, et l'acte qui en est rédigé s'appelle *charte-partie* ou *police d'affrètement*. Celui qui loue son navire se nomme *fréteur*, celui à qui on le loue, *affréteur*, le prix de location, *fret* ou *nolis*.

On peut louer un navire non équipé, de manière que l'affréteur ait besoin de le garnir des agrès et ustenciles nécessaires, et d'en former l'équipage. Cet affréteur, exerçant tous les droits du propriétaire, porte le nom d'*armateur*, comme nous l'avons dit, n. 625.

Mais cette espèce de convention est rare; le plus souvent le navire affrété, même en totalité,

étant monté et équipé, la *charte-partie* est à-la-fois un louage de services et un louage de choses.

C'est cette sorte de location qui fera l'objet du présent titre; celle de la première espèce ne différant en rien du simple louage de choses.

Nous diviserons ce titre en quatre chapitres. Le premier traitera de la forme de la charte-partie; le second, des obligations que produit ce contrat, tant de la part de l'affréteur, que de la part du capitaine; le troisième, de l'obligation des propriétaires de navires, et des divers chargeurs d'indemniser ceux qui ont souffert pour le salut commun, ce qu'on nomme contribution aux avaries; dans le quatrième, nous donnerons quelques règles particulières sur les obligations respectives du fréteur et des passagers.

CHAPITRE PREMIER.

De la forme des Chartes-parties.

705. Dans la règle générale, un navire ne peut être frété que par celui à qui il appartient ou par celui qu'une location auroit mis aux droits du propriétaire. Lorsque le navire appartient, ou a été frété à plusieurs personnes, le droit de le fréter ou de le sous-fréter, et tout
Com. 220. ce qui peut être l'objet de quelque discussion

entre elles, relativement à cette société, est réglé par les principes que nous avons donnés, n. 620.

Mais nous avons vu, n. 662, que le capitaine étoit, par la nature de ses fonctions, investi de ce droit, en se conformant à des règles qui sont plutôt dans l'intérêt de sa responsabilité que dans celui des tiers qui traitent de bonne foi avec lui. Com. 232.

706. Un navire peut être affrété par ceux à qui l'usage en est nécessaire, en totalité ou pour partie.

L'affrétement en totalité a lieu de trois manières: 1.° au voyage; 2.° pour un temps déterminé; 3.° au mois.

Dans le premier cas, on convient d'un certain prix pour tout le voyage, quelle que soit sa durée, et l'affréteur ne peut faire d'autre expédition que celle qu'il a indiquée, ni changer les conditions que cette sorte de stipulation sous-entend, d'après l'usage. Com. 286.

Dans le second cas, les parties conviennent d'un certain prix, pour l'usage du navire, jusqu'à *telle époque*. L'affréteur peut en tirer le service qu'il juge convenable, et l'usage ou l'équité servent à décider les difficultés qui se présentent, notamment sur l'augmentation de prix qui peut être due, lorsque des événemens imprévus, prolongeant la navigation, empêchent le retour du navire pour l'époque convenue. Com. 286.

Quelquefois on stipule que ce temps limité sera suspendu pendant les *staries*, ou séjours forcés.

Dans le troisième cas, le fret est fixé à raison
Com. 275. de *tant*, par chacun des mois que durera le voyage. A moins de convention contraire, il est dû depuis le jour que le navire a mis à la voile, jusqu'à ce que les marchandises soient délivrées à terre, ce qu'on appelle être *mises à quai*.

707. L'affrétement partiel du navire se fait
Com. 286. de trois manières : à forfait, au quintal et au tonneau.

Le navire est affrété à *forfait*, lorsque l'affréteur promet un prix déterminé pour le transport d'une certaine quantité de marchandises, désignées ou non par leur poids ou leur volume. Il est affrété au *quintal*, lorsque le fret est fixé à *tant* par chacun des quintaux que pèseront les marchandises à transporter. Enfin, il est affrété au tonneau, lorsque la fixation est faite à *tant* par chaque quarante-deux pieds cubes (1 stère 404 millièmes, nouvelle mesure) que les marchandises occuperont dans le navire.

Com. {286. 291.} Ces locations partielles ont lieu ou *purement et simplement*, ou sous une condition résolutoire. Dans le premier cas, ceux qui ont affrété le navire ont le droit d'exiger qu'il parte au temps convenu, s'il n'y a obstacle de force majeure; quand même le fréteur n'auroit pas trouvé à occuper le reste de son navire. Dans le second

cas, on sous-entend la condition que le fréteur trouvera, dans un certain temps, de quoi compléter le chargement ou à peu près, ce qui, dans l'usage, est fixé aux trois quarts, et que, s'il n'en trouve pas dans ce temps, il sera libre d'annuler la charte-partie. On appelle cela charger *à cueillette*.

708. Toute charte-partie doit énoncer, 1.° le nom et le tonnage du navire; 2.° le nom du capitaine; 3.° le nom de l'armateur, au compte de qui le capitaine frète le navire, et celui de l'affréteur; 4.° le mode de location, suivant les distinctions que nous avons faites; 5.° le prix principal et accessoire du fret ou nolis; 6.° le lieu où les objets doivent être pris et conduits; 7.° le temps convenu pour la charge et la décharge, 8.° l'indemnité convenue pour les cas de retard. Com. {273. 286.

Au surplus, les parties peuvent insérer dans ce contrat toutes les autres conditions licites qu'elles jugent convenables, pourvu qu'elles ne changent rien à son essence.

Ce n'est pas qu'une charte-partie soit toujours indispensable pour faire, entre les contractans, preuve de leur convention. Elles peuvent être établies par les divers moyens dont nous avons parlé, n. 241 et suiv., à l'exception de la preuve Com. 273.
par témoins.

Les conditions de location du navire sont le

plus souvent confonduès avec les autres conditions du transport des marchandises, parce que le capitaine qui frète, comme représentant de
Com. 222. l'armateur, s'engage en même-temps à conserver pendant la route, et à rendre au terme convenu les objets chargés; il s'en suit qu'au lieu de faire une charte-partie, dont l'objet est de prouver qu'un *tel* a acquis le droit d'occuper tout ou partie d'un navire, puis un connoissement destiné à prouver que *telles* marchandises ont été chargées, suivant la convention primordiale, on se contente quelquefois de ce dernier acte, qui suppose et contient implicitement le premier, comme tout effet prouve une cause.

D'ailleurs, lorsque le chargement est fait par le propriétaire, on sent l'impossibilité qu'il existe une charte-partie, puisqu'il ne peut être locataire de sa propre chose.

CHAPITRE II.

Obligations respectives du Fréteur et de l'Affréteur.

709. Le contrat de charte-partie impose au fréteur et à l'affréteur, des obligations aux-
Com. 280. quelles sont affectés, de la part du premier, le navire, les agrès, les apparaux et le fret,

sauf le privilége des gens de mer, comme on l'a vu, n. 673, et auxquels le chargement est affecté, de la part de l'affréteur, tant pour le fret convenu, que pour les dommages-intérêts qu'il peut devoir, dans les cas où il est cause de l'inexécution du contrat.

Le fréteur doit procurer à l'affréteur la jouissance du navire, telle qu'elle lui a été promise par la convention. Ainsi, lorsque le navire est loué en entier, il ne peut lui contester le droit de l'occuper en totalité, et quand même le char- Com. 287.
gement ne seroit pas complet, il ne pourroit y placer ses propres marchandises, sans son consentement, ni, s'il l'avoit fait à son insu, se dispenser de lui en payer le fret. Par conséquent, s'il a déclaré son navire d'un port plus grand Com. 289. 290.
d'un quarantième qu'il n'est réellement, il doit être condamné aux dommages-intérêts de l'affréteur, à moins qu'il ne prouve que sa déclaration est conforme au certificat de *jauge*, sauf le recours de l'affréteur contre le préposé au jaugeage.

Lorsque le navire est frété seulement en partie, l'affréteur n'ayant droit qu'à l'espace nécessaire pour placer, conformément à la charte-partie et à l'usage des lieux, le nombre de quintaux ou de tonneaux convenu, le surplus du navire appartient au fréteur, qui peut en disposer comme il le juge à propos.

Si donc il a été chargé dans le navire, sans

déclaration au capitaine, soit par le chargeur, soit par des tiers, des marchandises autres que celles qui y sont par l'effet de la convention, le fréteur a droit, si c'est le chargeur, d'en exiger le fret au prix de la charte-partie, si ce
Com. 292. sont des tiers, au plus haut prix, constaté par le cours du lieu du départ, pour les marchandises de même nature, et même, dans ce dernier cas, de les faire mettre à terre, s'il est encore dans le lieu du chargement. Mais il ne peut user de cette faculté dans un port de relâche, à moins que ces marchandises ne causent une surcharge dangereuse pour le navire.

La seconde obligation du fréteur est ensuite que le navire mette à la voile à l'époque convenue, si le temps est jugé favorable, suivant les règles que nous avons données, n. 632. S'il y manque, l'affréteur peut, après sommation, demander en justice la résolution de la charte-
Com. 295. partie, ou réclamer des dommages-intérêts qui doivent être basés, non-seulement sur le préjudice que le retard lui a causé, soit en l'empêchant d'exécuter des obligations de livrer
Civ. 1150. qu'il auroit contractées, soit en l'empêchant de vendre dans un temps favorable, mais encore l'indemnité des avaries que les marchandises chargées auroient éprouvé par l'effet de ce retard.

L'inexécution de la charte-partie, de la part

du fréteur, provient quelquefois de ce qu'il auroit loué à différentes personnes des portions d'emplacement, en telle quantité, que, réunies, elles excèdent le tonnage du navire. Dans ce Com. 286.
cas, indépendamment de la question des dommages-intérêts qui sont la suite de son imprudence, s'élève celle de préférence entre chacun de ces affréteurs partiels. Elle se décide par les principes du droit commun. Une location étant chose mobiliaire, celui qui, le premier, a chargé, qui, par conséquent, a été mis en possession de la chose, est préféré, quoiqu'il ait Civ. 1138.
affrété plus tard que les autres, pourvu qu'il soit de bonne foi. Si personne n'a chargé, la préférence doit être accordée dans l'ordre de date certaine des charte-parties.

710. De son côté, l'affréteur doit charger des marchandises de valeur et quantité suffisante Civ. 1752.
pour répondre du fret; il doit faire ce chargement dans le délai convenu, ou à défaut de Com. 274.
convention, déterminé par l'usage des lieux. C'est ce qu'on nomme *jours de planche*.

Ce délai expiré, le fréteur qui l'a sommé de tenir son engagement, est le maître d'attendre et d'exiger des dommages-intérêts, appelés *frais de surestarie*.

Les règles du droit doivent diriger cette Civ. 1152.
fixation, si elle n'a pas été faite par la charte- Com. 273.
partie. Le surcroît de dépense, la perte de

passagers que le fréteur auroit pu avoir, sans ce retard, seroient pris en considération. Mais, s'il en résultoit que le navire fût surpris par une tempête, qu'il eût évitée en partant au jour convenu, cet événement ne seroit d'aucune influence, parce que le fréteur qui ne croit pas
Com. 288. devoir attendre, peut aussi partir avec charge incomplète, et réclamer le fret convenu.

L'affréteur, qui, après avoir commencé le
Com. 288. 291. chargement, retire ses marchandises, doit le fret entier, et pour la totalité de ce qu'il a promis de charger, à moins que le navire ne fût frété à cueillette; alors il n'est tenu que de payer le demi-fret.

Dans l'un et l'autre cas, il doit, en outre, les dommages-intérêts du retard qu'il a pu occasionner, ainsi que les frais de déplacement,
Com. 291. décharge et rechargement des autres marchandises placées sur le navire.

Mais s'il n'a pas commencé le chargement, il en est quitte, dans tous ces cas, pour payer la
Com. 288. moitié du fret convenu, pour la totalité de ce qu'il devoit charger, sans autres dommages-intérêts, quand même le fréteur prétendroit éprouver un tort plus considérable, et aussi sans diminution, quand même celui-ci trouveroit à l'instant même un frétement aussi, et même plus favorable.

711. Ces règles sont néanmoins modifiées

par le principe général que nul n'est présumé en faute, lorsqu'il cède à une force majeure. Ainsi, l'interdiction de commerce, et toute autre cause de même nature, résoudroient la charte-partie sans dommages-intérêts de part ni d'autre, dans les mêmes cas où nous avons dit qu'elles rompoient les engagemens des gens de mer; et comme c'est une force majeure, les frais de charge et de décharge des marchandises, sont au compte de celui à qui elles appartiennent. Com. 276.

712. De l'obligation du fréteur de procurer la libre jouissance du navire, résulte celle d'acquitter sans répétition, s'il n'y a convention contraire, tous les droits que la navigation entraîne, soit au départ, soit dans la traversée.

Les principaux sont: 1.° Les frais de séjour, connu sous le nom de *quarantaine*, dans les lieux où des précautions de police imposent l'obligation de ne point débarquer, avant l'expiration d'un délai suffisant, pour s'assurer que le navire ne communiquera point de maladie contagieuse. 2.° Le *lamanage* dont l'objet, ainsi que nous l'avons vu n. 637, est de guider un navire qui veut entrer dans un port ou dans une rivière, par le moyen de barques ou petits bâtimens, conduits par des pilotes dits *lamaneurs* ou *locmans*, pour le hâler, diriger sa marche, et lui faire éviter les écueils. 3.° Le *touage*, qui Com. { 403. 406.

consiste à traîner le navire sur l'eau, à l'aide d'un cordage, tiré, soit par des hommes, sur le rivage, soit par l'équipage du navire *toué*, qui tire lui même, à l'aide d'un cordage attaché à un point fixe; cette même opération, faite en pleine mer à l'aide de canots, s'appelle plus ordinairement *remorque*. 4.° Le *congé*, dont nous avons fait connoître l'objet et les formes, n. 633. 5.° Le droit de *visite*, ou la rétribution payée aux agens publics, chargés de faire la visite, et de constater l'état des navires, conformément à ce que nous avons dit, n. 630. 6.° Le *rapport*, c'est-à-dire, ce qu'il en coûte, soit pour la rédaction, soit pour l'affirmation du rapport que le capitaine est obligé de faire dans le port d'arrivée, ou dans ceux de relâche, comme on l'a vu n. 639, 643, 648. 7.° Les droits de *tonnes*, c'est-à-dire, la rétribution que perçoit l'autorité locale sur tous les navires qui touchent son territoire, pour l'entretien des tonnes vides, que l'on place au-dessus des rochers et bancs de sable, afin de les indiquer aux navires. 8.° Ceux des *balises*, rétribution à peu près semblables à la précédente, sinon, que le mot *balise* signifie, en général, tout ce qui sert à donner des indications aux navires. 9.° Les droits d'*ancrage*, rétribution que perçoit le souverain d'une côte sur tous les navires qui y abordent, en quelque sorte, pour la permission qu'il donne d'y jeter l'ancre, et

dont l'équité paroit fondée sur ce que la sûreté du rivage, des personnes et des choses, donnent lieu à des dépenses, dont cette rétribution devient l'indemnité. 10.° Les droits de *feu*, c'est-à-dire d'entretien des réverbères ou *phares*, destinés à l'avertissement des navires. Enfin, tous autres droits locaux de même espèce, connus sous les noms de droits de *bassin*, *avant-bassin*, etc. Com. 191.

Il doit encore supporter seul les dépenses ou pertes que les principes sur les avaries, dont nous donnerons le développement dans le chapitre III, ne mettent point à la charge commune du navire et du chargement.

On voit par là que le fréteur n'est tenu d'aucun des droits qui seroient imposés sur les marchandises, à quelque titre que ce fût, tant qu'ils ne concernent point le navire ou la navigation.

713. L'exécution de la charte-partie peut, après le départ du navire, être interrompue par la rupture du voyage, qu'on ne doit pas confondre avec une simple suspension, autrement dite, retardement.

Les règles que nous avons données, n. 675 et suiv., sont encore observées.

Si le voyage commencé est rompu par la faute du fréteur, il doit des dommages-intérêts à dire Com. 295.
d'experts. Si c'est par la faute de l'affréteur, il

Com. 288. doit payer la totalité du fret convenu ; la nature des choses, ne permet pas ici qu'il puisse être tenu d'une autre indemnité.

Si c'est par force majeure, chacun des contractans ne peut être forcé d'exécuter un engagement, qu'il ne tient pas à lui de remplir, et la nature de l'accident détermine l'application de cette règle. Ainsi, lorsque le voyage est
Com. {279. 299.} rompu par interdiction de commerce, et que le capitaine, suivant les instructions qu'il a reçues, revient au lieu de son départ, le fret n'est dû que pour l'*aller*, quand même le navire auroit été frété tout à la fois pour l'*aller* et le *retour*. Peu importeroit, dans ce cas, que le fret d'*aller* fût moindre, ou supérieur à celui de *retour*; les contractans sont présumés avoir voulu subir la chance de perte, ou de gain, que la rupture forcée du voyage pouvoit amener, et avoir calculé en conséquence.

714. Le voyage peut être retardé avant ou après le départ. Il faut aussi distinguer si c'est par force majeure, ou par la faute d'une des parties. Si c'est par force majeure, la charte-
Com. 277. partie subsiste sans dommages-intérêts de part ni d'autre. L'affréteur ne peut en prendre droit pour enlever ses marchandises, sans payer la
Com. 293. totalité du fret, comme si le voyage étoit achevé; seulement, si le retard a lieu pendant la route, il peut les faire décharger à ses frais, à con-

dition de les recharger ou d'indemniser le fréteur. Si toute fois il s'agissoit de marchandises d'une nature telle qu'on ne pût les conserver, il semble que, dans ce cas, la *starie* ayant, à l'égard de l'affréteur, le même effet qu'une rupture forcée de voyage, il ne seroit tenu de payer le fret que jusqu'au lieu de la décharge. Du reste il doit supporter les frais de déplacement des autres marchandises chargées dans le navire. Com. 278. Com. 293.

Le fréteur ne peut exiger aucune augmentation de fret, lorsque le navire est loué au voyage. Il est facile de sentir les raisons qui ont fait établir, dans ce cas, un droit différent de celui que nous avons vu, relativement à l'engagement des gens de mer.. Com. 300.

Si l'affrétement était au mois, il sembleroit juste que les loyers continuassent de courir; car, toute chose périssant pour le compte du maître, l'événement de la force majeure devroit retomber sur l'affréteur. Mais il en résulteroit la conséquence, que son chargement pourroit, ainsi, être consumé en frais de navigation, si la suspension se prolongeoit. D'ailleurs, en promettant un frêt, à *tant* par mois, il n'a pu et du entendre, que des mois de navigation réelle. Com. 300.

Il existe toute fois, entre le cas où le navire est loué au voyage, et celui où il est loué au mois, une importante distinction. Le prix des services que rend l'équipage, pour la garde et la con-

servation des marchandise des affréteurs, étant une des choses qui, en général, sont renfermées dans le frêt, lorsque l'affrétement est au voyage, le fréteur, qui reçoit le fret pour tout le voyage, dont le temps du retard fait partie, doit fournir
Com. 403. le service de ses gens, quelque long qu'il soit, par conséquent, les nourrir et payer à ses propres dépens.

Au contraire, lorque l'affrétement est fait au mois, le fréteur ne recevant pas de fret pendant le temps de la *starie*, ne doit pas gratuitement le service de l'équipage; l'affréteur doit du
Com. 300. moins contribuer, pendant ce temps, aux loyers et nourritures des matelots, pour l'utilité qu'il en reçoit.

Lorsque le retard provient de la faute d'une des parties, ou d'un événement dont les suites
Com. {294. 295.} sont à sa charge, celui à qui il peut être imputé doit en supporter les suites, et indemniser l'autre.

715. On peut, à l'aide de ces principes, décider les questions que fait naître l'innavigabilité du navire. Si elle provient de fortune de mer, et qu'il soit nécessaire de le radouber, le retard
Com. 296. qui en résulte ne donne à l'affréteur aucun droit de rompre le voyage, ni de prétendre des dommages-intérêts; et même, si l'on est obligé de décharger les marchandises, la
Com. 393. décharge et le rechargement sont à ses frais.

Lorsque le mauvais état du navire est tel qu'il ne puisse être radoubé, le capitaine, en sa qualité de représentant de tous les intéressés, est obligé d'en louer un autre. S'il ne peut fréter qu'à un prix proportionnellement au-dessus de celui de la charte partie, l'excédant du fret est à la charge de ce dernier; mais s'il n'en peut trouver un, le voyage est rompu, et le fret n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancé.

Com. {296. 391.

Com. 393.

Com. 296.

Il n'en est pas ainsi, lorsque le mauvais état du navire existoit lors du départ, quand même le fréteur l'auroit ignoré. L'affréteur qui prouve ce mauvais état, est fondé à rendre le fréteur responsable de tous les événemens, sans qu'il puisse s'excuser sur ce que le navire a été visité: seulement lorsque cette précaution n'a pas été prise, le mauvais état du navire est présumé de droit.

Com. 297.

716. Le navire étant arrivé à sa destination, l'affréteur qui n'a aucune des exceptions dont nous venons de parler à faire valoir, doit payer le fret convenu, en entier, au fréteur ou la personne chargée de le représenter, qui le plus souvent est le capitaine. Il ne peut prétendre aucune diminution, sous prétexte qu'il n'a pas chargé tout ce qu'il devoit, ou que l'affrétement ayant été fait pour l'aller et le retour, il n'a rien chargé en revenant, ou qu'il a retiré ses mar-

Com. {288. 294.

chandises en route, s'il n'y a été obligé soit par la force majeure dont nous avons parlé n. 713, soit par une faute dont le fréteur seroit coupable ou garant.

Néanmoins si le chargement avoit été complété par d'autres personnes, il est juste que le fret payé pour les marchandises de ces nouveaux affréteurs, soit imputé sur ce qu'il doit.

Cependent, si les objets chargés ont péri de manière qu'il n'en revienne aucune indemnité au
Com. 302. chargeur, comme il arrive en cas de naufrage, échouement, prise ou pillage qui ne lui soit point imputable, il ne doit aucun fret, même pour la partie déjà écoulée du voyage, puisqu'il n'en retire aucune utilité. Si même le fret avoit été payé d'avance, il peut le réclamer. Une convention contraire est, toute fois, permise : lorsqu'elle a lieu, le fret payé d'avance ne doit pas être rendu, et s'il n'a pas été payé, il peut être exigé. C'est une chance que les parties ont entendu courir, qui a pu influer sur la fixation du fret, de même qu'au cas prévu n. 713.

Mais, au cas même où cette convention n'aurait pas eu lieu, si la cargaison prise par l'ennemi est rachetée, ou si les marchandises naufragées sont sauvées, le fret des marchan-
Com. {303. 304.} dises rachetées ou sauvées, est dû jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage, et même en entier, si elles sont conduites ensuite au lieu de la destination par les soins de l'affréteur, à la charge,

par lui, de contribuer au rachat ou au sauvetage, conformément à ce que nous dirons sur la contribution aux avaries.

717. Lorsque les marchandises ont été vendues pour subvenir à des besoins légalement reconnus, l'affréteur ayant droit d'en exiger le prix, même en cas de perte du navire, en doit le fret entier, quoique ce navire n'arrivant pas à sa destination, ces marchandises ne soient payées qu'à leur valeur au temps et lieu de la vente. Com. 298.

Ce gain d'un fret entier pour un voyage qui n'a pas été terminé, est une sorte de compensation de l'obligation à laquelle est soumis le fréteur, de payer sans pouvoir faire l'abandon dont nous avons parlé, n. 663.

Le fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, suivant les principes que nous expliquerons dans le chapitre quatrième, doit aussi être payé, puisque l'affréteur est indemnisé de sa perte par la contribution. Com. 301.

718. Il suit de ce que nous venons de dire, que le chargeur ne peut se libérer de l'obligation de payer le fret, en offrant d'abandonner les marchandises, quelque dépréciées ou détériorées qu'elles soient, quand c'est la suite d'un cas fortuit, ou du vice propre de la chose, et qu'on ne peut en rendre le fréteur responsable. Com. {309. 310.}

Néanmoins, si ces choses sont des liquides mis

en futailles, qui ayent tellement coulé, même par vice propre, que les futailles soient vides ou presque vides, l'affréteur peut abandonner celles qui sont en cet état, pour le fret qu'elles doivent.

Ces deux règles, en apparence opposées, dérivent du même principe.

Les marchandises chargées étant arrivées au lieu convenu, l'obligation du fréteur est remplie ; il a fait jouir l'affréteur, du navire, suivant la destination convenue. Si les marchandises se trouvent avariées et même de nulle valeur, cet événement de force majeure est étranger au fréteur, puisque les corps certains qui lui ont été confiés, n'en sont pas moins arrivés.

Mais si les marchandises, contenues dans des futailles, ont fui et ont laissé les futailles vides, il est vrai de dire qu'elles ne sont point arrivées au lieu de leur destination, que le fréteur n'a pas rempli l'objet de son engagement ; car il ne portoit pas sur les futailles, mais sur ce qu'elles contenoient, dont elles n'étoient que l'accessoire, et par conséquent, le fret n'en est pas dû.

719. En général, le fret n'est dû qu'à l'instant où les marchandises sont débarquées, à moins que des événemens de la nature de ceux que nous avons parlé plus haut, n'ayent rompu le voyage.

La nature particulière des expéditions maritimes, et l'importance que des objets qui ont,

longtemps, dans un navire, éprouvé pendant la traversée, les effets indispensables du mouvement, soient déposés à terre, l'impossibilité où l'on seroit de s'assurer de l'état de ces objets avant le débarquement, modifie ce que nous avons dit n. 544, sur les droits du voiturier, de ne point se dessaisir des marchandises qu'il a transportées, avant qu'on lui ait payé ses avances et le prix de sa voiture.

Le fréteur ne peut donc, à défaut de paiement, retenir les marchandises et autres objets qu'il Com. 306. a transportés; seulement, s'il doute de la bonne foi ou de la solvabilité du consignataire, il peut demander, au moment de la décharge, le dépôt en main tierce, jusqu'au paiement du fret et des autres sommes qui sont dues par l'affréteur.

720. Soit que le capitaine ait ou non frété le navire, sa qualité lui donne droit et pouvoir d'en percevoir le fret, et de faire tous les actes conservatoires relatifs à cette perception.

Nous ferons connoitre, dans la cinquième partie, en traitant des priviléges des créanciers dans une faillite, l'effet et la durée de celui que nous Com. {307. 308.} avons dit, n. 709, exister sur les marchandises chargées, pour le paiement du fret et accessoires.

Mais, ce privilège peut être ou perdu, ou devenir illusoire, si le prix des marchandises étoit insuffisant; l'action personnelle pour le

paiement n'en subsiste pas moins contre l'affréteur, et se prescrit par un an, à moins
Com. {433. 434.} qu'elle ne soit conservée suivant les règles que nous avons données, n. 240; par cédule, obligation, arrêté de compte ou interpellation judiciaire.

Néanmoins, si la demande en étoit faite après le délai dont nous venons de parler, par voie d'exception; par exemple, si le capitaine avoit vendu en route ou pris, dans les cas prévus, n. 644, des marchandises ou vivres d'un affréteur, qui devroit pour le fret du reste, une somme plus forte que la valeur de ces choses, et que l'armateur fût, comme responsable du capitaine, poursuivi pour les payer, il exciperoit avec raison du non-paiement du fret, pour l'opposer en compensation, suivant les principes expliqués, n. 231 et suivans.

CHAPITRE III.

Des obligations du capitaine envers les chargeurs.

721. Indépendamment des obligations énoncées au chapitre précédent, que le capitaine doit remplir comme représentant de l'armateur,
Com. 295. ou qui peuvent le concerner en sa seule qualité de capitaine, et de toutes celles qui ont fait

l'objet du titre second, nous avons vu, n. 658, que le capitaine en contractoit d'autres qui avoient plus particulièrement pour objet la conservation et remise des choses chargées. Com.222.

Elles sont de la même nature que les obligations des voituriers dont nous avons parlé, n. 538 et suiv. Il importe peu, pour en régler l'étendue et les effets, que ces choses appartiennent à l'armateur qui a préposé le capitaine, ou à des affréteurs partiels; nous désignerons les uns et les autres sous le nom générique de *chargeurs*.

Le chargeur est obligé de mettre ses marchandises, suivant leurs diverses natures, en tonneaux, ballots, caisses ou autres, de la manière convenable, pour qu'elles arrivent au lieu de leur destination, et si le capitaine reconnoit quelque vice ou défaut de précaution à cet égard, il doit l'indiquer de suite, et ne point s'en charger qu'il n'y ait été porté remède; autrement, il y auroit présomption, contre lui, qu'elles étoient suffisamment emballées et garanties.

Le capitaine doit veiller ou faire veiller avec soin au placement de chaque objet dans le navire, et remplir, à cet égard, toutes les obligations que nous avons vu, dans les titres VI et VII de la seconde partie, être imposées aux dépositaires et voituriers.

C'est par l'usage des lieux ou par la convention

des parties, qu'on doit décider si les frais de transport du quai au navire sont censés compris dans le prix du fret, ou si le chargeur doit les payer particulièrement.

Le capitaine ne peut faire ce chargement sur un navire autre que celui qui est désigné par la charte-partie, sous peine de répondre de leur perte, même par force majeure, si le même accident n'arrivoit pas au navire désigné; et même, quoique l'un et l'autre périssent, si le seul fait de ce changement avoit causé quelque tort au chargeur, comme nous verrons que cela a lieu dans le prêt à la grosse et l'assurance, il en seroit responsable.

722. Le chargement terminé, il doit en donner une reconnoissance qui porte le nom
Com. {222. 281.} de *connoissement*. Cet acte exprime, 1.° la nature et la quantité, ainsi que les espèces ou qualités, marques et numéros des objets à transporter; 2.° le nom de celui qui expédie les marchandises; 3.° le nom et l'adresse de celui à qui les objets sont expédiés; 4.° le nom et le domicile du capitaine; 5.° le nom, l'espèce et le tonnage du navire; 6.° le lieu du départ et celui de la destination; 7.° le prix du tranport, à moins qu'il n'existe une charte-partie qui indique ce prix, ou que le chargement ne soit fait par les armateurs eux-mêmes.

Dans ce dernier cas, et dans tous ceux où

le connoissement tient lieu de charte-partie, comme nous l'avons vu n. 708, on doit ajouter à cet acte les autres mentions nécessaires dans une charte-partie.

723. Il est rédigé quatre exemplaires du connoissement, signés de toutes les personnes qui y figurent : l'un est pour le chargeur, à qui il Com. {282. 283.
est nécessaire dans différentes circonstances, par exemple, pour vendre, puisque nous avons vu, n. 248, que des marchandises en route pouvoient être vendues sur connoissement, ou, en cas d'assurance, pour justifier le *chargé*; un autre est pour le consignataire des marchandises, afin qu'il sache ce qu'il doit réclamer; le troisième, pour le capitaine, afin qu'il sache ce qu'il doit rendre à chaque consignataire; le quatrième, pour l'armateur du navire, afin qu'il sache ce qui doit lui revenir pour le fret, et qu'il puisse régler en conséquence ses comptes, soit avec le capitaine, qui le plus souvent est son préposé pour freter le navire et toucher le fret, soit avec le subrecargue, dont nous avons parlé n. 646.

Il n'est pas nécessaire que la mention du nombre d'originaux soit faite sur chacun d'eux, ni que le capitaine écrive lui-même ceux qu'il délivre; mais il doit remplir de sa main les quantités des choses dont il se charge, et nous verrons Com. 284.
dans la suite l'importance de cette formalité.

Du reste, ces quatre originaux doivent être signés dans les vingt-quatre heures du chargement par le capitaine, ainsi que par les
Com. 282. chargeurs, qui ne peuvent exiger que le capitaine le signe plus tôt, parce qu'il doit avoir le temps de vérifier si tous les objets y énoncés existent réellement. Les chargeurs sont en outre obligés de fournir au capitaine, dans le même délai, soit les quittances délivrées à la douane, pour droits dus par les marchandises, soit les acquits à caution dont nous avons indiqué l'objet n. 633.

724. Le capitaine peut être propriétaire d'une partie du chargement, pourvu, comme nous l'avons dit, n. 671, qu'il y soit autorisé par les armateurs. Il sembleroit que, dans ce cas, un connoissement ne seroit point nécessaire, puisque c'est sa propre chose qu'il surveille et conserve, et qu'il ne peut se devoir de responsabilité à lui-même. Mais comme nous verrons par la suite qu'il est plusieurs circonstances dans lesquelles il faut prouver par une pièce, dont l'existence au moment du départ du navire ne puisse être contestée, la quantité et qualité des objets chargés; par exemple, lorsqu'une in-
Com. {344. 415.} demnité est prétendue en cas de jet, ou qu'un assureur est poursuivi en cas de perte, etc., le connoissement seul peut faire cette preuve.

Le connoissement de ce que charge le capi-

taine doit, pour éviter toute possibilité de fraude, être signé par deux des principaux de l'équipage. Il faudroit adopter la même mesure, si cet acte concernoit un chargeur parent du capitaine au degré prohibé pour l'admission en témoignage. La raison qui ne permet pas que le capitaine fasse foi pour lui-même, n'accorde pas plus de créance à un connoissement délivré par lui à ses parens, quand d'autres preuves ne viennent pas à l'appui.

C'est à l'aide des détails contenus dans les connoissemens des divers chargeurs, que le capitaine rédige le manifeste dont nous avons parlé n. 649.

Le connoissement ne peut être suppléé par d'autres pièces, même par la charte-partie, parce qu'on peut avoir fait marché de charger des marchandises qu'ensuite on ne charge pas ou qu'on ne charge qu'en partie.

Cependant il est d'usage de ne point en donner pour les chargemens faits sur des barques ou petits navires; on se contente d'une lettre de voiture commune aux divers chargeurs. Il faut, à cet égard, se reporter à ce que nous avons dit n. 539 et suiv. Ces lettres de voitures ont alors les mêmes effets que les connoissemens.

Quelque fois même, lorsque des objets sont remis au capitaine à l'instant du départ, lorsqu'il s'ágit d'objets modiques, de pacotilles, on

Com. 420. se contente d'une simple déclaration du capitaine sur le livre de bord.

Les connoissemens réguliers font foi entre toutes les parties qui ont concouru à leur rédac-
Com. 283. tion, et même contre des tiers. Mais comme ceux-ci n'y sont point parties, ils ont droit de la débattre et d'en prouver la fausseté ou l'inexactitude par toutes sortes de moyens.

726. Les soins que le capitaine doit donner aux marchandises, étant, comme on l'a vu, n. 721, les mêmes que ceux que les dépositaires et voituriers sont obligés d'apporter à la garde de ce qui leur est confié, nous ne pouvons que renvoyer à ce que nous avons dit à ce sujet. Ainsi, comme eux, il répond des pertes, amendes ou confiscations qui proviendroient de ce qu'il ne s'est pas offert ou soumis aux visites et vérifications qu'exige l'autorité locale, et de ce qu'il auroit reçu ou chargé pour son compte des objets dont la qualité ou la prohibition causeroit quelque tort au reste de la cargaison. Ainsi, la vigilance qu'il doit apporter à la conservation des choses chargées, doit être égale à celle qu'apporte le propriétaire lui-
Com. 405. même : il doit les placer de manière à ce qu'aucune ne soit endommagée, fournir de bons guindages, veiller à ce que les écoutilles soient fermées, etc. S'il s'en trouve qui puissent souffrir quelque préjudice par les attaques des rats et des

souris, il doit emmener à bord et entretenir un nombre de chats suffisant pour les en préserver.

S'il s'apperçoit que les marchandises liquides viennent à couler, il doit y porter remède, et garantir aussi les autres objets sujets à se corrompre, soit en les déplaçant, soit en aérant le navire. Il ne doit point, à moins que le voyage ne soit de petit cabotage, en placer sur Com. { 229. 421.
le tillac, parce que ce lieu est plus exposé aux coups de mer, et que d'ailleurs cet emplacement devant être libre pour la manœuvre, si le navire éprouvoit des dangers, ces choses devroient être sacrifiées les premières, comme nous le verrons plus bas. Mais s'il rapporte une autorisation, par écrit, du chargeur, à ce que ses marchandises soient ainsi placées, il est à l'abri de toute responsabilité.

727. Le capitaine doit, à l'arrivée au port de destination des marchandises, les remettre aux commissionnaires ou consignataires qui lui sont indiqués, dans les délais accordés par la convention ou l'usage pour le déchargement, à Com. 274.
moins que des causes indépendantes de sa volonté ou de sa faute ne l'en empêchent.

Ceux-ci doivent lui en donner décharge, à peine de tous dépens, dommages et intérêts, et Com. 285.
même de supporter les frais du retard.

La remise des objets chargés doit être faite

par le capitaine, sans pouvoir élever de question sur la propriété des choses, ou le droit de celui qui est indiqué dans le connoissement.

Nous avons vu, n. 719, quels droits il avoit pour exiger et s'assurer le paiement du fret; il suffit d'observer ici qu'il ne peut rien exiger au-delà, même à titre de gratification personnelle, sous les noms usités de *chapeau*, *étrennes*, etc., s'il n'en a été ainsi convenu expressément.

728. Le connoissement peut être au porteur,
Com. 281. et, suivant les principes que nous avons donnés, n. 314, les droits qui en résultent sont susceptibles d'être réclamés par celui qui a dans les mains l'exemplaire délivré au chargeur; il peut être à ordre, et, conformément aux mêmes règles, celui à qui il est transmis par voie d'endossement, est saisi de suite de la propriété des marchandises y énoncées, sans que remise puisse en être arrêtée par des oppositions, si ce n'est dans les cas où nous avons vu, n. 401, que l'opposition au paiement des lettres de change étoit admise. Cette translation de propriété au porteur ou à celui au profit duquel est l'endossement, ne laisse même plus au chargeur la faculté de retirer ses marchandises, s'il ne représente tous les autres originaux, et le capitaine a droit de refuser de les lui rendre, puisqu'il est responsable envers quiconque sera

porteur légitime d'un exemplaire du connoissement.

Si le consignataire indiqué refuse de recevoir les marchandises, ou si personne ne se présente Com. 305. pour les retirer, le capitaine a, pour en faire le dépôt dans un lieu public et pour se faire autoriser à vendre jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû, les droits dont nous avons parlé n. 544 : il est convenable que, dans ce cas, il en donne avis aux chargeurs, ainsi que de toute autre cause qui s'opposeroit à ce qu'il fît la remise.

729. Le capitaine qui ne représente pas tous les objets portés au connoissement, ou qui les représente avariés, est tenu de payer la valeur de ceux non représentés, ou de ceux qui sont avariés, qu'il garde pour son compte, au prix du lieu de la décharge, à moins qu'il ne prouve que la perte est arrivée par force majeure, ou qu'il a été obligé de les vendre, engager ou consommer pour les besoins du navire, et, dans ce dernier cas, les chargeurs n'ont de droits que contre l'armateur.

Mais le capitaine, comme les voituriers, n'est tenu de rendre ce qui lui a été confié qu'en bon état extérieur, à moins qu'il ne résulte, soit du connoissement, soit d'autres preuves, soit des circonstances, qu'il a connu les quantités et qualités spécifiques, qu'il les a vérifiées et a

entendu en répondre, ou que, de toute autre manière, il ne paroisse que l'avarie intérieure et cachée doit lui être imputée. C'est par ce motif que les capitaines sont dans l'usage d'insérer dans les connoissemens la clause, *que dit être*, qui signifie qu'ils n'ont pas vérifié le contenu, et n'entendent pas garantir ce qu'ils n'ont pas vu.

730. Lorsqu'il y a diversité d'énonciations entre les originaux, celui qui est entre les mains du capitaine, s'il est rempli de la main du chargeur
Com. 284. ou de son commissionnaire, fait foi en faveur du premier; et celui qui est présenté par le chargeur ou le consignataire, rempli de la main du capitaine, fait foi contre celui-ci.

Mais s'il se trouvoit opposition entre deux connoissemens, l'un représenté par le capitaine, rempli de la main du chargeur; l'autre en la possession du chargeur, rempli de la main du capitaine, les tribunaux ne pourroient que se décider par les renseignemens, les circonstances, et enfin par le serment de celle des parties qu'ils présumeroient avoir signé par erreur une énonciation dont l'inexactitude lui deviendroit nuisible.

Au surplus, toute action du chargeur en délivrance des marchandises, est prescrite un
Com. {433. 434.} an après l'arrivée du navire, sauf le cas où il y auroit cédule, obligation, arrêté de compte,

ou interpellation judiciaire, et même une demande en réparation d'avaries que le chargeur prétendroit être arrivées à ses marchandises, Com. 435.
ne seroit plus admise, si elles avoient été reçues sans protestation. On doit suivre à cet égard ce que nous avons dit n. 543.

CHAPITRE IV.

Obligations respectives de contribuer aux avaries.

731. Il arrive souvent que dans le cours d'un voyage, le navire ou les objets qui composent le chargement éprouvent des accidens qui causent des dommages qu'on nomme *avaries.*

Les avaries sont occasionnées soit par une faute quelconque, soit par le vice propre des choses, soit par une force majeure. Ces distinctions sont importantes pour décider un grand nombre de questions relatives aux contrats à la grosse et d'assurance, dont nous traiterons dans les deux titres suivans.

Mais on les considère sous un autre rapport non moins important, lorsqu'il s'agit d'appliquer aux divers propriétaires du navire et des marchandises dont il est chargé, la règle d'équité qui veut que tout sacrifice fait pour le

salut commun soit supporté par tous ceux à qui il a été utile.

Les avaries de cette espèce donnent lieu à ce qu'on appelle *contribution*, et on les nomme *avaries communes*, parce qu'elles sont réparées en commun, ou *avaries grosses*, parce que le *gros*, c'est-à-dire, la totalité des choses sauvées y contribue.

Quant aux autres avaries, si elles ont été causées par la faute de quelqu'un, elles donnent à celui qui les a souffertes, une action contre l'auteur et contre ceux qui répondent de ses faits; si elles proviennent du vice de la chose ou de force majeure, sans autres circonstances qui les placent au rang des avaries communes, elles sont supportées par celui à qui appartient cette chose avariée, ou par celui qui s'est chargé de cette sorte de risques au lieu et place de ce propriétaire.

On les nomme *avaries simples* : elles ne sont d'aucune importance pour l'objet que nous nous proposons dans ce chapitre.

Nous observerons seulement que si un sacrifice fait dans la vue du salut commun, ne procure point ce résultat, ce qui, en cas de salut, auroit été *avarie commune*, n'est plus qu'une *avarie simple*.

Nous allons, dans la première section, examiner quelles avaries doivent être considérées comme *avaries communes*. Il sera facile à ce

moyen de reconnoître, lorsque l'ordre des matières en amènera l'occasion, quelles sont les *avaries simples*.

Dans la seconde section, nous ferons connoître le mode de la contribution à laquelle donnent lieu les *avaries communes*.

SECTION PREMIÈRE.

Quelles avaries donnent lieu à la contribution.

732. Les seules avaries qui donnent lieu à la contribution, sont celles qui ont pour but et pour résultat de sauver les autres objets exposés à un même danger. Com. 400.

On peut les ranger en cinq classes : 1.° la perte ou sacrifice des choses ou sommes données aux corsaires, pirates ou autres ennemis, par composition et à titre de rachat du navire et du chargement ; 2.° la perte des choses jetées à la mer, et le dommage occasionné par le jet, soit aux marchandises restées, soit au navire ; 3.° la perte des ancres et autres effets abandonnés pour le salut commun, des mats rompus ou coupés, des voiles déchirées en forçant la course du navire pour éviter, soit l'ennemi, soit la tempête, et l'échouement dans les mêmes circonstances ; 4.° les pansemens, loyers et nourriture des gens blessés, en défendant ou en servant le navire pendant un combat, et ce qui est dû aux gens de mer

faits prisonniers au service du navire et du chargement ; 5.o les frais qu'entraînent des mesures extraordinaires prises dans l'intérêt commun, pendant la traversée.

Nous allons en parler en autant de paragraphes distincts.

§. I.

Des choses données par composition.

733. Un navire peut, comme nous l'avons vu, n. 683, être pris par des corsaires, pirates ou autres ennemis, et quelquefois, au lieu de s'en emparer totalement, et de faire l'équipage prisonnier, ils admettent le capitaine à rachat.

Ce rachat se fait ordinairement de la manière que nous avons indiquée n. 642. Les sommes ainsi payées et même l'indemnité due à l'otage donné en pareil cas, sont *avaries communes*.

Souvent le capteur exige qu'on lui donne à l'instant des valeurs, telles que vivres, marchandises, etc., qu'il préfère à une créance. Les propriétaires de ces objets ne peuvent se refuser à ce sacrifice, et cette perte étant souf-
Com. 400. ferte pour empêcher que le navire ne tombe, avec le chargement, entre les mains des ennemis, est aussi *avarie commune*.

Mais il faut qu'il y ait eu *composition*, c'est-à-dire, que les choses aient été reçues par le capteur, pour qu'il laisse aller le navire; si, après la prise, il s'étoit fait donner les effets

les plus précieux ou qui lui convenoient le mieux, cette perte ne seroit, pour les propriétaires de ces objets, qu'une avarie simple; car, l'ennemi s'en étant emparé par force, on ne Com. 403.
peut pas dire qu'ils aient été sacrifiés pour le salut commun.

Il en est de même des choses qu'un chargeur auroit données pour le rachat particulier de ses marchandises, de sa personne ou d'un de ses domestiques.

Il faut encore que le navire ait été effectivement sauvé. Si, contre la foi de la composition, le capteur étoit resté maître du navire, ceux à qui appartenoient les choses données dans la vue de ce rachat, ne pourroient rien demander à ceux dont les effets auroient été sauvés par quelqu'autre moyen.

§. II.

Du Jet, et de ses accessoires.

734. On nomme *jet* l'action de précipiter dans la mer une partie des objets dont un navire est chargé. Celui dont nous avons à parler ici, est le jet qui a lieu lorsque le capi- Com. 410.
taine se trouve obligé d'alléger le navire en danger de périr par l'effet des vents, de la mer, etc., ou d'être pris par l'ennemi.

Celui qui auroit lieu dans d'autres circons-

tances qu'on ne pourroit y assimiler complétement, ne seroit qu'une avarie simple, supportée par ceux qui ont intérêt aux choses jetées, sauf leur recours contre le capitaine et tous autres auteurs de cette perte.

Il paroît donc juste qu'on ne se décide à faire le jet qu'après avoir constaté combien il a été indispensable. Ainsi, le capitaine, à qui la situation des choses fait connoître que le jet est nécessaire, doit tenir un conseil composé des intéressés au chargement, qui se trouvent sur le navire, et des principaux de l'équipage. S'il y a diversité d'avis, celui des principaux de l'équipage est préféré, quand même les intéressés au chargement se trouveroient en majorité et s'opposeroient au jet. Il seroit à craindre que le désir de conserver leurs marchandises, n'influât sur leur opinion, et ne les empêchât de consentir au seul moyen praticable de sauver le navire, moyen dont l'équipage est le meilleur juge.

Com. {400. 410}

Il n'est pas probable qu'il se rencontre des circonstances dans lesquelles les principaux de l'équipage ne soient pas d'accord, parce que, dans un danger pressant, l'évidence doit frapper quiconque a l'habitude de la navigation. Si ce cas se présentoit, il est certain que, s'il y avoit partage, il seroit naturel de donner la voix prépondérante au capitaine. Mais si la majorité n'admettoit pas la proposition du jet, le capi-

taine ne pourroit y procéder que sous sa responsabilité personnelle ; et les tribunaux apprécieroient ses raisons justificatives, en les comparant aux motifs de refus que les délibérans Com. 412.
ont dû exprimer.

735. Il n'est pas juste que l'arbitraire préside au choix des choses à sacrifier.

D'abord, en quelque circonstance que ce soit, et quand tout ce qui compose le chargement, en choses inanimées, en bestiaux ou autres animaux, seroit jetté, la nécessité de continuer l'allégement, n'excuseroit pas le jet des esclaves, quoique nous ayons vu, n. 11, qu'on les considère encore comme des marchandises. La conscience ne permet pas que, pour sauver nos propriétés et même notre vie, nous sacrifions celle des hommes qui ne nous attaquent pas.

Les ustensiles les moins nécessaires, soit au navire, soit aux passagers, les choses les plus pesantes et de moindre prix, doivent être jetées Com. 411.
les premières ; ensuite les marchandises du pont inférieur, d'après le choix du capitaine, qui doit s'éclairer par l'avis des principaux de l'équipage, sans être tenu de s'y conformer. Quant aux chargeurs, la crainte que l'intérêt personnel n'élève des obstacles et n'entraîne des délais ou vérifications, pendant lesquels le navire pourroit périr sans ressource, ne permet

pas qu'on les consulte sur l'exécution de la mesure arrêtée.

Il est néanmoins juste qu'on jette, avant toutes autres, les marchandises dont il n'y a ni connoissement ou pièce équivalente, ni déclaration du capitaine. Comme nous verrons
Com. { 420. plus bas, que la perte de ces objets ne donne
421. lieu à aucune contribution en faveur de ceux à qui ils appartiennent, le capitaine n'agiroit pas en mandataire exact des armateurs et chargeurs en règle, s'il conservoit des objets, dont la perte ne leur coûtera rien, pour en sacrifier d'autres qui devront être payés par contribution. Il en est de même des effets qui sont sur le tillac. Peu importe même que le capitaine ait fait ce placement sans y avoir été autorisé. Le chargeur aura sans doute, comme on a vu, n. 726, des indemnités à prétendre contre lui; mais si, pour les éviter, il ne jetoit pas ces objets, les autres intéressés auroient à leur tour droit de le poursuivre en dommages-intérêts.

736. On ne doit pas se dissimuler que, dans le désordre produit par une tempête, et dans la précipitation d'une mesure commandée par un péril imminent, il est souvent impossible de se conformer à toutes ces règles; il faut alors agir plutôt que délibérer. La nécessité de ces délibérations et avis est donc subordonnée, comme

toutes autres précautions qu'exigent les lois, à l'empire de la nécessité. Aussi, dans l'usage, distingue-t-on le *jet régulier* précédé et accompagné de délibérations, et le *jet irrégulier* où la nécessité et l'imminence du danger font jeter, en quelque sorte, ce qu'on trouve sous la main.

Mais, soit qu'une délibération ait eu lieu, et que la circonstance n'ait pas permis de la rédiger, soit que toute délibération ayant été impossible, on ne puisse que constater cette position et la nécessité où l'on a été d'agir sans discussion, le capitaine est obligé de rédiger, aussitôt qu'il le peut, un procès-verbal exprimant les motifs qui ont déterminé le jet, et détaillant les objets jetés et ceux endommagés par cet évènement. Com. 412.

Les délibérations intervenues pour décider le jet régulier, les procès-verbaux relatifs au jet irrégulier, sont transcrites sur le registre de bord, et signées des délibérans, ou l'on exprime les motifs de leur refus de signer. On ne doit point attendre que le navire soit arrivé au port de décharge pour les affirmer et vérifier. Ce retard favoriseroit la fraude d'un capitaine qui feroit mettre secrètement à terre des marchandises qu'il supposeroit ensuite avoir été jetées. Il doit donc être procédé à ces formalités au premier port de relâche, dans les vingt-quatre heures de l'arrivée. Com. 413.

La perte des marchandises qui ont été jetées à la mer, n'est pas toujours le seul effet du jet; il peut se faire qu'on n'ait pu l'opérer qu'en endommageant d'autres portions du chargement, en brisant quelques parties intérieures du na-
Com. {400. 422. vire, ou même en l'ouvrant, ce qu'en termes de marine on nomme *saborder*, en rompant des mâts, des cables, en déchirant des voiles; tous ces dommages étant une suite du jet, sont soumis aux mêmes règles.

§. III.

Dommages ou Pertes qu'éprouve le Navire.

737. C'est un des accidens ordinaires de la navigation, que le navire soit endommagé, en son corps ou dans ses accessoires, même par tempête ou autre fortune de mer. Dans la règle, ces accidens ne sont donc que simples avaries supportées par l'armateur, comme un voiturier supporte la perte d'un essieu, d'une roue, qui se rompent dans le voyage. Ainsi les marchan-
Com. {400. 422. dises chargées dans un navire, ne contribuent point à sa perte ou réparation, s'il est dégradé ou même réduit à un état absolu d'innavigabilité.

Il ne paroît pas même qu'on doive en excepter les dommages que le feu de l'ennemi feroit éprouver au navire, pendant un combat; car ce dommage n'est pas plus un sacrifice volontaire

que celui qu'on éprouve par la force des vents, de la mer ou de la tempête.

Mais si, pendant une tempête ou pendant un combat, pour alléger le navire ou faciliter la manœuvre, il est reconnu nécessaire de couper un mât ou de faire des sacrifices de cette espèce, Com. 410.
les raisons qui nous ont fait dire que le dommage occasionné au navire, par le jet, devoit être considéré comme avarie commune, servent à décider dans ce cas. Il n'en seroit pas de même, si, par un coup de vent, et sans un fait qui annonce la volonté et la vue d'un sacrifice, le mât avoit été rompu, la chaloupe avoit été détachée du navire, ou même si étant à la *traine* avant le danger et sans un but de sacrifice pour le salut Com. 403.
commun, la survenance du danger la faisoit abandonner.

738. En combinant ces deux règles, il en résulte que, si un coup de vent avoit frappé le mât, et qu'ensuite, pour le salut du navire, il fût nécessaire d'achever la fracture et de le jeter à la mer avec voiles et cordages, cette dernière partie de sacrifice seroit réputée volontaire et avarie commune, dont la valeur ne seroit estimée que pour ce que valoient le mât et ses accessoires, dans l'état de rupture causée par le cas fortuit.

Par les mêmes motifs, on doit décider que, si le danger d'une tempête ou d'être pris par

l'ennemi, obligeoit le capitaine à couper les
Com. 410. câbles de ses ancres et à les abandonner, ou si, déployant toutes ses voiles pour échapper à la furie du vent, il brisoit les mâts, rompoit des cordages, etc., ces accidens seroient avaries communes. Il en seroit de même de l'abandon de la chaloupe ou du canot, mis à mer dans l'intention d'échapper au danger ou de donner le change à l'ennemi.

Cette règle sert à déterminer quand l'échouement peut être avarie commune. Il est évident que cela ne se peut que dans les cas où le navire étant poursuivi, le capitaine, pour en empêcher la perte totale ou la prise, le fait échouer sur une côte. Le dommage causé par cet échouement, soit au navire, soit aux marchandises, et les frais pour le remettre à *flot*, c'est-à-dire pour le dégager des rochers, grèves ou vases, dans lesquels il seroit enfoncé, pour en tirer les marchandises, afin de l'*alléger* et de le remettre en état de continuer sa route, est une avarie commune. Mais celui qu'occasionneroit tout autre évènement, même fortuit ou de force majeure, ne produiroit que des avaries simples, à moins qu'il ne fût la suite et l'effet d'un sacrifice pour le salut commun; par exemple, si un capitaine ayant coupé et jeté ses mats pour sauver le navire, se trouvoit, après la fin de la tempête, hors d'état d'éviter des écueils dont il se seroit garanti s'il les avoit conservés.

§. IV.

Traitement, Salaires et Indemnités des Gens de Mer blessés, tués ou faits esclaves.

739. Nous avons fait connoître, dans les n. 687 et suiv., ce qui étoit dû aux gens de mer qui tomboient malades, étoient blessés ou faits esclaves, au cours du service. Les évènemens qui occasionnent ces accidens servent à déterminer si les dépenses qui en résultent sont ou non des avaries communes.

Ainsi, un homme de mer tombe malade naturellement, ou est blessé en faisant les manœuvres et le service ordinaire, en un mot, autrement que pendant un combat; sans doute, si aucun tort ne lui est imputable, il doit être traité sans déduction de cette dépense sur ses salaires; il continue d'avoir droit à ses loyers et à ses parts de profit. Mais le salut commun n'ayant point causé cette maladie, c'est une avarie simple à la charge de l'armateur.

Au contraire, s'il est blessé, soit en combattant, soit en manœuvrant pendant une action Com. {263. 400.} que le navire soutient contre l'ennemi, cet homme, ayant exposé sa vie pour le salut commun, les frais de son traitement doivent être mis au rang des avaries communes. Il y a même justice à faire acquitter ainsi les frais

de traitement d'un passager qui auroit été blessé en combattant pour la défense du navire.

Ainsi, un homme de mer peut être envoyé hors du navire, sur barque ou chaloupe, ou être mis à terre, pour exécuter certaines instructions, il éprouve de mauvais traitemens sans sa faute, il est fait esclave, l'objet de sa mission déterminera comment les frais de son traitement ou de sa rançon seront supportés. S'il a été envoyé pour le service du navire seul,
Com. { 268. 269. les armateurs en seront chargés, ce sera une avarie simple; s'il a été envoyé pour le service commun du navire et de la cargaison, l'avarie sera commune.

Il pourroit arriver qu'un capitaine qui va de port en port, et fait ce qu'on appelle *échelle*, voulut s'assurer si *telle* espèce de marchandise se vend bien dans *tel* lieu, si elle n'y est pas prohibée, etc., et que l'homme ainsi envoyé fût blessé ou fait prisonnier. Une telle mission sembleroit intéresser la cargaison. On peut dire néanmoins qu'elle est une suite des obligations qu'a contractées le capitaine, et dont ses commettans sont responsables. Par conséquent il est douteux qu'on mit le traitement ou la rançon de l'homme ainsi envoyé, à la charge des propriétaires des marchandises, dans l'intérêt desquels le capitaine avoit désiré obtenir ces renseignemens.

Par la raison que les frais de nourriture et

de pansement des gens de mer blessés en combattant, sont une avarie commune, on doit mettre dans la même classe les loyers, que nous avons dit plus haut, devoir être continués aux héritiers de ceux qui ont été tués ou sont morts des suites de leurs blessures, pour ce qui en a couru depuis cette mort jusqu'à la fin du voyage. Il en est de même des loyers de l'homme fait esclave, qui sont continués comme nous l'avons vu, n. 689. Com. { 267. 268.

Il seroit toutefois assez naturel de faire une distinction. Lorsque l'armateur a loué une personne pour remplacer l'homme tué ou fait esclave, le paiement qu'il seroit tenu de faire à celui qu'il a loué en remplacement, sans être affranchi de l'obligation de continuer les loyers du remplacé, causerait une double dépense, et, par conséquent, une dépense extraordinaire, qui, ayant été causée pour le salut commun, formeroit une avarie commune. Mais si l'homme de mer n'a pas été remplacé, le paiement des loyers que fait l'armateur aux héritiers, ne doit plus être considéré comme dépense extraordinaire, ni, par conséquent, être une avarie commune, car l'armateur ne paie pas plus, dans ce cas, qu'il eût payé si l'homme eût vécu.

§. V.

Frais extraordinaires pendant la Traversée.

740. Nous avons vu, n. 686, la possibilité

qu'un navire fût obligé par force majeure, soit de s'arrêter, soit de rester en voyage plus qu'il n'étoit naturel de le présumer. Lorqu'un capitaine s'est volontairement, et non par la force du vent, ou de la tempête, écarté de sa route, ou réfugié dans un port ou sous une citadelle, soit pour éviter le danger dont le navire étoit menacé, soit dans l'intention de
Com. 400. réparer un dommage souffert pour le salut commun, les dépenses extraordinaires de cette prolongation de voyage, ou de séjour forcé, sont des avaries communes.

Les dépenses de nourriture et loyers de l'équipage, pendant ce séjour, ne sont pas toutefois mises indistinctement dans cette classe.

Lorsque l'affrétement est au voyage, le fréteur, en promettant le service de ses gens, l'a promis, quelque fût la durée de ce voyage, qu'il a dû croire être dépendante d'un grand nombre d'éyènemens fortuits. Ce surcroît de dépense est donc à sa charge seule, et forme
Com. 403. avarie simple.

Mais, quand l'affrétement est au mois, comme nous avons vu, n. 714, que l'affréteur ne devoit point de fret pendant la détention du navire, il est naturel que le fréteur ne paye pas seul les
Com. {300. 400.} loyers et la dépense de l'équipage, et dans ce cas, ces objets sont avarie commune.

Si de semblables motifs forcent le capitaine d'entrer dans un havre, une rivière, autre que

le lieu de destination, et qu'il soit nécessaire de décharger tout ou partie de la cargaison, et de Com. 400.
remettre ensuite le navire à flot, ces frais extraordinaires sont encore réputés avoir pour objet la conservation du navire et des marchandises, et, par conséquent, sont avarie commune.

Mais, on sent aisément qu'il n'en seroit pas de même des frais de cette espèce, pour entrer dans le port de destination. On n'y pourroit voir que des dépenses ordinaires qui doivent être supportés par ceux à qui appartiennent les marchandises ou par le fréteur, selon la nature de leurs engagemens.

741. Tout ce qui a été expliqué ci-dessus peut servir, par analogie, à décider les cas que nous n'avons pu prévoir. Nous en avons déjà offert un exemple, n. 655. Ainsi, lorsque la juste crainte d'être pris par des pirates ou croiseurs ennemis, oblige, soit à voyager de conserve, soit à placer le navire sous escorte, les dépenses de cette association, la réparation des dommages soufferts pour la défense réciproque, les sommes payées pour l'escorte, etc., sont réparties entre les divers navires intéressés, et la part de chacun est avarie commune.

Ainsi, lorsqu'un navire est pris, que le capitaine, contestant la légitimité de la prise, séjourne et fait des dépenses pour en obtenir

main-levée, ces dépenses, la nourritures et les loyers de l'équipage, pendant ce temps, sont avaries communes, de même que dans les cas de séjour forcé, que nous avons fait connoître.

Ainsi, quoique les droits divers dont nous avons parlé, n. 712, soient une dette des armateurs, et ceux de douanes une dette des chargeurs, chacun en droit soi, si l'entrée dans un port étranger, nécessitée par les circonstances ci-dessus, forçoit à payer des contributions de cette espèce, pour le navire ou pour les marchandises, la dépense sera réputée avarie commune.

Section II.

De la Contribution aux Avaries communes.

742. La première obligation que contracte quiconque charge des marchandises sur un navire, est d'en faire le sacrifice, s'il est nécessaire au salut commun; la seconde, que si le sacrifice porte sur les propriétés d'un autre, ce qu'il a chargé contribuera à l'indemnité de ceux qui auront souffert.

Aucune stipulation n'est nécessaire à cet égard, elle résulte de la nature, nous pourrions presque dire de l'essence du contrat de charte-partie; chaque affréteur s'y soumet en plaçant des marchandises sur le navire, et le fréteur, à son tour, y oblige le navire. On ne

pourroit y déroger, parce que les conséquences d'une telle convention, seroient d'inspirer à chacun un égoïsme qui, l'éloignant de tous sacrifices dont il n'auroit pas l'espoir d'être indemnisé, compromettroit le salut du navire et du chargement, dans les dangers de la navigation.

Peu importe à quelle somme s'élève la perte de celui qui a souffert. Ce n'est point ici le cas d'appliquer une règle, dont il sera question dans la suite, qui ne permet de demander d'avarie, que lorsqu'elle est d'une certaine somme. Cette règle se rattache aux rapports qui existent entre ceux qui contractent les contrats à la grosse et d'assurance, et n'a pour objet que de décider, en cas de silence de leur part, un point sur lequel ils sont libres de faire telle convention qu'ils jugent à propos.

Rien n'empêche, du reste, les modifications qu'apporteroient expressément, aux règles que nous allons présenter, des co-chargeurs qui, prévoyant les dangers et voulant se donner une loi particulière, conviendroient d'un mode spécial de mettre les pertes en commun, et d'indemniser les personnes lésées, soit en étendant, soit en restreignant les cas où nous avons vu qu'il y avoit avaries communes, soit en changeant le mode de les estimer et de les répartir.

Nous allons, dans un premier paragraphe, dire dans quels cas il y a lieu à contribution;

dans un second, pour quelles valeurs et sur quelles choses elle se fait; dans un troisième, de quelle manière on y procède.

§. I.er

Dans quels cas il y a Contribution.

743. La contribution n'ayant pour objet que d'indemniser ceux qui ont souffert des pertes, ou fait des sacrifices pour le salut commun, il est naturel d'en conclure que, si l'accident dont on étoit menacé lorsque le sacrifice a été fait, arrivoit, il n'y auroit plus lieu à contribution, et les pertes ou dommages de chacun, ne seroient plus que des avaries simples, supportées par celui qui en a été atteint.

Mais dès qu'une fois le danger dans lequel les sacrifices ont été faits, a cessé; par exemple,
Com. { 423. que la tempête est finie, que le navire a échappé
424. à l'ennemi, ne fût-ce que pendant un foible intervalle, la contribution est due. Si les objets sauvés succombent ensuite à de nouveaux dangers, ces événemens postérieurs, indépendans du premier, quoiqu'ils puissent en être extrêmement rapprochés, n'empêchent point que les choses qui échappent au nouvel accident, et arrivent à bon port, n'acquittent leur premiere dette.

§. II.

Quelles choses doivent contribuer.

744. Les choses que le sacrifice des autres a concouru à sauver doivent contribuer, mais non celles qui étoient hors du navire avant le danger. Ainsi, lorsque des marchandises ont, pour quelque cause que ce soit, été laissées en route, ou même vendues dans les cas prévus, n. 644, elles ne doivent aucune indemnité à ceux qui ont fait des sacrifices, pour des dangers arrivés depuis qu'elles ne sont plus dans le navire. Ainsi, lorsque pour alléger, soit à l'entrée d'un port, soit dans une rivière, où la crainte du naufrage, de la prise, force le capitaine d'entrer, des marchandises sont transbordées et mises dans des barques, dites *allèges* Com. 427.
et arrivent heureusement, la perte du navire et du reste de son chargement, n'assujétit ces objets à aucune contribution; car on ne peut dire que cette perte ait servi à les sauver. Mais si les allèges périssent; comme c'est pour le salut du navire et du reste du chargement, qu'on a ainsi exposé les marchandises transbordées, c'est une espèce de jet, pour lequel il y a lieu à contribution, tant de ces marchandises que des allèges elles mêmes, si elles étoient une dépendance du navire.

On voit par là, qu'il n'en seroit pas ainsi du

cas où le navire, étant au port de destination auquel il ne pouvoit aborder, avec sa charge entière, parce qu'il tiroit trop d'eau, le capitaine auroit été obligé de mettre quelques marchandises dans des allèges, pour les rendre à *quai*. Si elles venoient à périr, cet événement ne seroit point considéré comme arrivé dans la vue du salut commun, puisque le transbordement a eu lieu sans que le navire fût en danger; elles seroient donc au compte du propriétaire de ces objets, ou de celui qui, d'après les règles du droit, devroit en répondre.

Il résulte de ce que nous venons de dire, que si des choses jetées pour le salut commun étoient ensuite recouvrées, puisque le jet n'a point l'effet d'enlever la propriété à celui qui l'a souffert, ce propriétaire en subissant les réductions ou restitutions, dont nous parlerons
Com. 425. dans le paragraphe suivant, ne pourroit être tenu de contribuer à des avaries arrivées depuis qu'elles ont été jetées.

745. La contribution frappe tout ce qui a été sauvé du danger, à l'occasion duquel ont eu lieu les sacrifices, ou les pertes dont il s'agit d'indemniser les propriétaires.

Toutes les choses contribuables sont estimées
Com. 417. dans leur état, au moment et dans le lieu où l'on procède à la contribution, et si leurs propriétaires avoient droit d'exiger une indemnité

pour d'autres avaries, le prix d'évaluation devroit être augmenté d'autant.

Les munitions de guerre et de bouche, destinées à la défense et approvisionnement du navire ou des passagers, et qui ne sont point chargées en qualité de marchandises ne contribuent point; il en est de même des hardes appartenant aux gens de mer, employés au service du navire, ainsi que de leurs loyers. Mais cependant, si lesdites munitions et hardes avoient fait elles-mêmes partie du jet, la valeur en seroit payée par contribution. Com. 419.

Les objets au paiement desquels nous avons vu, plus haut, qu'on n'auroit pas été obligé, s'ils avoient été jetés, n'en sont pas moins tenus à contribuer, car, tout ce qui est sauvé, doit indemniser les propriétaires des choses sacrifiées. Ceux à qui appartiennent ces objets, ont à s'imputer la cause qui ne leur auroit pas permis d'en exiger la valeur, en cas de sacrifice. Com. 420. 421.

Le navire et le fret doivent contribuer, même le fret des choses jetées, puisqu'il est payé, comme nous l'avons dit, n. 717. Néanmoins, le fret n'étant qu'une sorte de fruit civil du navire, et la juste représentation des dépenses et de la détérioration que le voyage occasionne, on ne les fait contribuer chacun que pour moitié de leur valeur, ou de leur montant. Com. 417.

Le prix auquel sont estimées les choses jetées, est également sujet à contribution, autrement

leurs propriétaires profitant du jet, puisqu'ils sont remboursés, seroient plus favorisés que ceux des effets sauvés.

La question de savoir si les marchandises qui ont été vendues en route, pour les besoins du navire, doivent contribuer dans le cas où, après les avaries qui donnent lieu a contribution, le navire arrive à sa destination, peut présenter quelque difficulté.

La raison de douter est que, dans ce cas, ces marchandises sont payées au propriétaire ce qu'elles valent, au lieu de leur destination,
Com. 234. et que l'augmentation de prix que produit nécessairement cette arrivée, est due aux sacrifices faits pour le salut commun. Mais la raison de décider est que ces choses ont cessé d'être dans la communauté de risques, établie lors du chargement; qu'elles ne doivent point leur salut aux sacrifices faits; que leur valeur est devenue la dette des armateurs, dette dont le paiement n'étoit pas subordonné aux risques de la navigation; que les avaries communes n'ont donc rien conservé aux propriétaires de ces marchandises. Si, par l'arrivée au lieu de destination, ces propriétaires sont payés plus cher, que dans le cas où le navire n'y seroit pas arrivé, c'est le résultat de leur position particulière avec l'armateur, à qui, d'un autre côté, ils payent le fret entier, comme nous l'avons vu, n. 717. Il est donc vrai de dire qu'ils ne doivent

rien à leurs co-chargeurs; avec d'autant plus de raison que la seule chose conservée par les sacrifices communs, est l'intégralité du fret qu'ils paieront et qui contribue.

§. III.

Comment se fait la Contribution.

746. Pour parvenir à la contribution, et lorsque les parties ne s'accordent point, le capitaine dresse, au lieu du déchargement, qui est, ou celui de destination, si, nonobstant les accidens du voyage, il réussit à y débarquer, ou celui dans lequel, par suite d'une rupture forcée de voyage, il termine sa navigation, un état des pertes et dommages de l'espèce déterminée en la section précédente. Com. { 414. 416.

Des experts, après avoir prêté serment, procèdent à l'estimation, suivant les règles ci-dessus, et à la répartition des pertes sur les valeurs contribuables. Ces experts peuvent être choisis par les parties. Si elles ne s'accordent pas, ils sont nommés, dans les lieux soumis aux lois françaises, par le tribunal de commerce, ou par le tribunal civil qui en exerce les attributions; si ce lieu est un port étranger, par le consul français, ou à son défaut, par le magistrat territorial compétent.

747. Pour évaluer les dommages et pertes, il

faut distinguer quelles choses ont été avariées ou jetées. Les avaries éprouvées par le navire ou certaines de ses parties, sont évaluées d'après une comparaison entre l'état de ces objets au moment de l'accident, et celui auquel cet accident les a réduits.

Si ce sont des marchandises, la quantité et qualité sont constatées par la production des
Com. 415. connaissemens, ou lorsqu'ils ne contiennent pas d'indications suffisantes, par les factures, s'il y en a. On les estime le prix que des marchandises de même qualité, et en quantité semblable, seroient vendues dans le lieu où l'on procéde; et cette base sert à fixer le prix de celles qui sont perdues, et à estimer la dépréciation ou détérioration de celles qui n'ont été qu'avariées.

Il pourroit se faire que la qualité des marchandises jetées, eût été dissimulée dans le con-
Com. 418. noissement, ou leur valeur déguisée dans les factures. Celui à qui elles appartiennent, n'est point admis à prétendre qu'elles étoient d'une qualité supérieure, et sous aucun prétexte, elles ne doivent-être payées plus que la valeur reconnue d'après les bases qui viennent d'être indiquées. Néanmoins, on doit défalquer, sur le prix de cette estimation, le fret que ces marchandises ont payé ou devront payer; car sans cela, ce fret se trouveroit payer implicitement une seconde fois, puisque nous avons vu déjà qu'il contribuoit directement.

De même, s'il étoit prouvé que ces marchandises avoient, par un vice propre, ou tout autre événement, supporté des avaries particulières, il ne faudroit les estimer que dans ce nouvel état, puisque le propriétaire les a sacrifiées telles qu'elles se trouvent, et que, si elles eussent été conservées, il en auroit subi la détérioration.

Mais si ces avaries particulières donnoient droit à quelques dommages-intérêts contre des personnes qui les auroient causées, la valeur Com. 423. en devroit être ajoutée, ainsi que le montant d'avaries qui pourroient être dues pour de précédens sacrifices. De même, si déjà ces objets étoient tenus de supporter des avaries précédentes, cette dette devroit être déduite du prix de leur estimation.

Il peut arriver qu'avant la contribution, les choses jetées soient recouvrées par leurs propriétaires ; alors il n'est dû de contribution Com. 424. que pour la détérioration qu'elles ont éprouvée, et pour les frais du sauvetage qu'elles ont occasionné.

Si, par suite d'accidens maritimes, ou de tout autre événement, les marchandises des divers chargeurs étaient confondues sans pouvoir être distinguées, le montant des indemnités dues à chacun de ces chargeurs, est fixé d'après les actes qui constatent leur chargement, et le partage du reste est fait dans la même proportion.

747. On fait ensuite l'estimation des objets sur lesquels frappera la contribution.

Les marchandises et autres objets de chargement sont estimés sur les mêmes bases que les marchandises perdues ou avariées. Cependant il sembleroit que, dans ce cas, les désignations de qualités portées dans les connaissemens, ne devroient être d'aucune importance pour cette opération, puisque les marchandises existant, il n'y a pas lieu à s'arrêter à des renseignemens qui ne peuvent servir qu'autant qu'on n'a pas les objets sous les yeux, comme lorsqu'il s'agit d'estimer des choses sacrifiées.

Com. { 417. 418.

Néanmoins les experts doivent s'assurer si les objets sujets à contribution sont de la qualité, et même de la quantité portée au connaissement. S'ils reconnoissent que les indications sont inférieures à la vérité, ils ne doivent pas s'y arrêter, et les choses sont estimées à leur valeur réelle; si, au contraire, elles sont indiquées en qualité et quantité supérieures à la vérité, elles sont estimées d'après cette indication, sans égard à l'état réel.

Le navire est estimé le prix qu'il se trouve valoir au moment et au lieu de l'opération; car le jet n'a pas conservé un navire neuf, mais un navire plus ou moins dégradé par la navigation; d'ailleurs, il n'y a pas de raison d'évaluer le navire sur d'autres bases que les marchandises qui peuvent être estimées moins

cher qu'elles ne valoient à leur départ, si quelqu'avarie particulière les a détériorées.

Le fret est constaté suivant les chartes-parties, connoissemens et autres renseignemens qui peuvent y suppléer, et le montant en est fixé d'après les règles données dans le chapitre premier.

La répartition faite par les experts, du montant des pertes sur celui des valeurs contribuantes, au marc le franc, est rendue exé- Com. 416.
cutoire en France par l'homologation du tribunal de commerce, et, dans l'étranger, par le consul de France, ou, à son défaut, par le tribunal compétent du lieu. Elle s'exécute par provision, dans le cas où il s'élèveroit quelque réclamation.

748. Des opérations de cette espèce ne pouvant être bien saisies que par des exemples qui les offrent en quelque sorte en action, nous allons présenter le projet d'une contribution dans laquelle nous offrirons la réunion des cas principaux qui ont été expliquées ci-dessus.

On suppose que le navire le *Henri-Quatre*, parti de Bordeaux le 25 avril pour la Martinique, a été surpris le 27 par une tempête, dans laquelle il a fallu faire jet, tant de marchandises que d'objets appartenans au navire.

La nécessité de réparer les dommages et pertes causés par la tempête et le jet, a forcé

de faire relâche à la Corogne, où il est entré le 28, et a séjourné jusqu'au 28 mai, jour auquel il est reparti pour continuer sa route.

Le 10 juin, il a été attaqué par un corsaire. Après deux heures de résistance, dans laquelle *Pierre*, officier marinier, a été tué, et *Louis*, matelot, blessé d'un coup de feu, dont il est mort au bout d'une maladie de vingt jours, le navire, presque hors d'état de défense, s'est rendu au corsaire, qui l'a relâché moyennant composition consistant en marchandises.

Le 21 mai, le navire continuant sa route, a signalé un corsaire qui le poursuivait, ayant vent favorable. Tous moyens de salut paraissant désespérés, on a mis la chaloupe à la mer pour sauver ce qu'il était possible ; mais le vent a changé, et le capitaine a entrevu l'espoir de se sauver en sacrifiant et abandonnant toutes les voiles au gré du vent. La chaloupe a été laissée, le temps ne permettant point de la reprendre, et le navire a effectivement échappé au corsaire ; mais la violence du vent a déchiré deux voiles et rompu un mât.

Le navire, après tant d'accidens, est enfin arrivé à la Martinique. On peut y dresser l'état des pertes et de la contribution, ainsi qu'il suit.

État des pertes qui donnent lieu à contribution.

1.° Jet pendant la tempête, des ustensiles de cuisine du *navire*, ancres de rechange, et avaries éprouvées par

l'ouverture qu'on y a faite pour faciliter le jet, cinq mille francs, ci........................ 5000 f.

2.° Jet des marchandises appartenant à *Jérôme*, dix mille francs, déduction faite du fret qu'elles doivent, ci.................. 10,000

3.° Jet de neuf barriques de vin de Bordeaux, appartenant à *André*, lesquelles, quoique les vins de la qualité qu'ils avoient lors du chargement se vendent ici 1200 fr. la barrique, ont, par vuidange et avarie provenant du vice de la chose, été reconnues valoir 50 francs de moins, ce qui, avec la déduction de 150 francs de fret, les porte à 1000 fr., faisant en total neuf mille fr., ci.. 9000

4.° Prix de dix ballots de toile appartenant à *Simon*, faisant partie de cinquante qu'il avait chargés; lesdits ballots ayant été mouillés, faute par le capitaine d'avoir fermé les écoutilles, étoient dépréciés d'un quart; mais le chargeur ayant droit à son indemnité, ils seront portés pour la même valeur que s'ils n'avoient éprouvé aucune avarie; en conséquence ils sont estimés d'après les bases qui ont été vérifiées, et déduction du fret, quatre mille cinq cents francs, ci.......... 4,500

5.° Avaries éprouvées par les marchandises de *Jacques*, à l'occasion desdits jets, deux mille cinq cents francs, ci................ 2500

6.° Jet de quarante balles de drap, appartenant à *René*, lesquelles, quoiqu'elles valent 30,000 francs d'après leur véritable qualité, ne sont portées ici, d'après la qualité

Total de cette part..... 31,000 f.

Report...	31,000 f.
qui en a été désignée dans le connoissement, que pour vingt-cinq mille fr., ci...........	25,000
7.° Jet de huit barriques de sucre, moitié de seize, appartenant à *Henri*, lesquelles, quoique paroissant valoir 15,000 fr. d'après la qualité qui en a été faussement désignée dans le connoissement, ne sont portées ici, d'après leur qualité réelle, que pour dix mille francs, ci........................	10,000
8.° Le jet d'une barrique de tabac, partie d'une cargaison de six barriques appartenant à *Julien*, qui ont été chargées sur le tillac, entre ici pour........................	*mémoire.*
9.° Perte des munitions de guerre et de bouche jetées, mille francs, ci............	1,000
10.° Pour le mât qui ayant été en partie brisé par la tempête, faisoit pencher le navire, ce qui a obligé de le couper tout-à-fait et de le jetter, en n'estimant que ce qu'il valoit dans son état de fracture, mille francs, ci.	1,000
11.° Loyers et nourriture des gens de mer pendant la *starie* à la Corogne, mille francs, ci.	1,000
12.° Soixante-quinze barriques de vin de Bordeaux, appartenant à *Jean*, donnés à titre de composition le 10 juin, évalués d'après les qualités indiquées au connaissement, au prix courant dans ce lieu, à raison de 1200 fr. la barrique, sur quoi déduisant pour fret 200 fr. par barrique, fait un total de soixante-quinze mille francs, ci........................	75,000
13.° Marchandises d'orfévrerie, bijouterie	
Total de cette part.....	144,000 f.

Report... 144,000 f.

et autres ouvrages d'or et argent appartenant à *Nicolas*, données en composition, estimées toutes déductions faites, cent vingt-cinq mille francs, ci........................ 125,000

14.° Loyers de *Pierre*, officier marinier, tué dans le combat, courus depuis le 10 juin jusqu'au 24 juillet, jour que les loyers des autres gens de l'équipage ont également cessé; lesdits loyers portés en avarie, au moyen de ce que le capitaine en a loué un autre au lieu de relâche, deux cent vingt-cinq francs, ci........................ 225

15.° Frais de pansement et maladie seulement de *Jacques*, matelot, mort de sa blessure, lequel n'a point été remplacé, deux cent francs, ci........................ 200

16.° Chaloupe abandonnée dans la fuite du 21 mai, deux mille francs, ci.............. 2000

17.° Mât rompu et voiles forcées dans le même événement, mille francs, ci........ 1000

18.° Frais d'expertise et présente opération, cinq cent soixante-quinze francs, ci... 575

TOTAL des pertes... 273,000 f.

Valeurs sujètes à contribution.

1.° Le *navire*, estimé cent dix mille fr., ce qui fait pour moitié, cinquante-cinq mille francs, ci............... 55,000 f.

2.° Le fret de tous les objets qui le doivent, calculé d'après les chartes-parties et connoissemens représentés, cinquante-huit mille six cent fr., dont

moitié est de vingt-huit mille huit cent francs, ci..........	28,800	93,300
3.° Le montant de l'évaluation des dommages et pertes qu'a éprouvés le navire, comme il a été dit en l'état des pertes, art. 1, 10, 15, 16, 17; l'art. 9, relatif aux munitions, et les art. 11 et 14, relatifs aux loyers des gens de mer ne devant point contribuer, neuf mille deux cents fr., ci.	9,200	
4.° *Jérôme*, pour ses marchandises jetées, estimées dix mille francs, ci.............		10,000 f.
5.° Vingt-deux barriques et demie de vin appartenantes à *André*, le reste ayant été jeté, estimées vingt-deux mille cinq cents francs, ci..................	22,500 f.	31,500
Plus, le prix d'estimation des neuf qui ont été jetées, comme il est dit à l'art. 3 de l'état des pertes, neuf mille francs, ci...	9000	
6.° Quarante ballots de toile appartenant à *Simon*, reste de cinquante, le reste ayant été jeté, estimés dix-huit mille francs, ci.	18,000	22,500
Plus, l'estimation des dix qui ont été jetés, portée à l'art. 4 de l'état des pertes, quatre mille cinq cents francs, ci..........	4500	
7.° L'estimation de vingt-cinq balles de drap, appartenant à *René*, formant l'art. 6 de l'état des pertes, vingt-cinq mille fr., ci.	25,000	78,000
Plus, les quarante balles restant, estimées, d'après leur qualité supérieure, cinquante-trois mille f., ci.	53,000	
Total de cette part.....		235,000 f.

Report.. 235,000 f.

8.° Les marchandises de *Jacques*, estimées, d'après les connoissemens et factures, vingt mille francs, dans l'état où les ont réduites les avaries causées par le jet, soixante mille fr., ci. 60,000

Plus, l'estimation de cette avarie, faisant l'art. 5 des pertes, deux mille cinq cents francs, ci. 2,500 } 62,500

9.° Trente barriques de sucre, restant des seize chargées par *Henri*, portées suivant la qualité exagérée qu'il a lui-même énoncée aux connoissemens, pour quinze mille francs, ci........ 15,000 f.

Plus, l'estimation de la perte des huit autres à leur simple valeur réelle, suivant l'art. 7 de l'état des pertes, dix mille fr., ci. 10,000 } 25,000

10.° Cinq barriques de tabac, chargées par *Julien*, sur le tillac, qui doivent contribuer, quoiqu'il ne lui soit rien payé pour la sixième qui a été jetée, évaluées sept mille cinq cents francs, ci........... 7,500

11.° Prix des vins appartenant à *Jean*, formant l'art. 12 de l'état des pertes, soixante-quinze mille francs, ci.................. 75,000

12.° Prix des marchandises d'orfévrerie, appartenant à *Nicolas*, faisant l'art. 13 de l'état des pertes, cent vingt-cinq mille fr., ci. 125,000

13.° Marchandises de *Guillaume*, estimées seize mille francs, ci.................... 16,000

TOTAL..... 546,000

L'état des pertes éprouvées par les divers

accidens qui sont arrivés au navire, s'élève à 273,000 fr.; l'évaluation de tout ce qui doit supporter la contribution, est de 546,000 fr.; ainsi, chacune de ces choses contribue pour 50 pour % de sa valeur, savoir :

Le navire, pour 50 pour % de 93,000 fr., qui font	46,500 fr.
Jérôme, pour 50 pour % de 10,000 fr., qui font.	5,000
André, pour 50 pour % de 31,500 fr., qui font.	15,750
Simon, pour 50 pour % de 22,500 fr., qui font.	11,250
René, pour 50 pour % de 78,000 fr., qui font..	39,000
Jacques, pour 50 pour % de 62,500 fr., qui font.	31,250
Henri, pour 50 pour % de 25,000 fr., qui font..	12,500
Julien, pour 50 pour % de 7,500 fr., qui font..	3,750
Jean, pour 50 pour % de 75,000 fr., qui font..	37,500
Nicolas, pour 50 pour % de 125,000 f., qui font.	62,500
Guillaume, pour 50 pour % de 16,000 f., qui font	8,000
TOTAL...	273,000 fr.

Les contribuables qui n'ont souffert aucune perte ni avarie commune, ou qui ne doivent pas en être indemnisés, paieront leur cote de contribution, sans aucune déduction.

Ceux qui ont souffert des pertes et avaries communes, feront d'abord confusion, jusqu'à due concurrence, de leur cote de contribution, et paieront ou reprendront le surplus, d'après l'excédent, soit de la cote de contribution, soit de la valeur des pertes et avaries par eux souffertes.

Ainsi, le navire, qui, dans les art. 1, 10, 15,

16, 17 de la masse des pertes et avaries communes, est créancier de 9200 fr., en fera d'abord confusion sur les 46,500 fr. qu'il doit pour sa cote de contribution, et il paiera le surplus, montant à 37,300 fr.

La cote de contribution de *Jérôme* étant de 5000 fr., et la valeur des avaries par lui souffertes au moyen du jet de toutes ses marchandises, étant de 10,000 fr., il fera confusion jusqu'à due concurrence, et reprendra 5000 fr. dans la masse des contributions effectives.

André, qui doit 15,750 fr. pour sa cote de contribution, en fait confusion avec les 9000 fr. qui lui sont dus pour avaries communes, et versera le reste de 6750 fr.

Simon, qui doit 11,250 fr. pour sa cote de contribution, en fait confusion sur les 4500 fr. qui lui sont dus pour pertes, et verse le surplus de 6750 fr. dans les contributions effectives.

René, qui doit 39,000 fr. pour sa cote de contribution, fait confusion sur les 25,000 fr. qui lui sont dus pour pertes, et il verse le surplus de 14,000 fr. dans la masse des contributions effectives.

Jacques, qui doit 31,250 fr. pour sa cote de contribution, fait également confusion des 2500 fr. qui lui sont dus pour pertes, et verse le surplus de 28,750 fr. à la masse des contributions effectives.

Henri, dont la contribution doit être de

12,500 fr., fera confusion de 10,000 fr. qui lui sont dus pour valeur de ce qu'il a perdu, et versera 2500 fr. dans la masse des contributions.

Julien, dont la contribution est de 3750, n'ayant aucune déduction à opposer, la paiera totalement.

Jean, dont la contribution s'élève à 37,500 fr., fera confusion, jusqu'à due concurrence, sur les 75,000 fr. qui lui sont dus, et prendra 37,500 fr. sur les autres contributions.

Nicolas, dont la contribution est de 62,500 fr., fera confusion de cette somme sur les 125,000 fr. qui lui sont dus, et sera payé du reste sur les contributions effectives.

Guillaume, dont la contribution est de 8000 f., les verse en entier.

La valeur des pertes et avaries des effets non sujets à contribution, doit être aussi prise en entier sur la masse des contributions; ainsi, il sera payé sur cette masse, pour loyers des gens de l'équipage, art. 11 et 14 de l'état des pertes, 1225 fr., et pour la perte des munitions de guerre et de bouche, art. 9 des pertes, 1000 fr. Les frais d'expertise, montant à 575 fr., y seront pris également.

Ces contributions effectives sont :

Le navire, pour trente-sept mille trois cents fr., ci.	37,300 f.
André, pour six mille sept cent cinquante fr., ci.	6,750
Simon, pour six mille sept cent cinquante fr., ci.	6,750
TOTAL de cette part. . .	50,800 f.

Report...	50,800 f.
Jacques, pour vingt-huit mille sept cent cinquante francs, ci......................	28,750
Henri, pour deux mille cinq cents fr., ci.....	2,500
Julien, pour trois mille sept cent cinquante fr. ci.	3,750
René, pour quatorze mille fr., ci............	14,000
Guillaume, pour huit mille fr., ci..........	8,000
TOTAL...	107,800 f.

Les reprises effectives seront, comme on l'a vu :

Jérôme, trente-cinq mille francs, ci.........	35,000 f.
Jean, trente-sept mille cinq cents francs, ci..	37,500
Nicolas, soixante-deux mille cinq cents fr., ci..	62,500
Munitions, mille fr., ci.....................	1,000
Loyers, douze cent vingt-cinq francs, ci.....	1,225
Frais d'expertise, cinq cent soixante-quinze francs, ci..............................	575
TOTAL...	107,800

La somme des contributions effectives étant égale à la somme des reprises effectives, il en résulte que toute l'opération ci-dessus est exacte.

749. Le capitaine étant dans ce cas le fondé de pouvoir des affréteurs et de l'équipage, pour faire procéder auxdites opérations dans l'intéret commun, ils ont tous, pour ce qui leur revient, une action directe contre lui, sauf son recours contre chacun des contribuables. Il a en conséquence un privilège pour le montant de ce qui est dû par chacun d'eux, sur les marchandises. Com. {308. 428.

chargées et sur les sommes qui peuvent leur revenir dans la contribution effective.

Dès que le capitaine a livré les marchandises et reçu le fret, sans protestation signifiée dans
Com. 435. les vingt-quatre heures, et suivie dans le mois de sa date d'une demande en justice, l'action en contribution ou même en paiement des sommes dues en vertu d'une contribution est éteinte. Les intéressés ne seroient pas même admis à agir contre les débiteurs à qui ce capitaine a remis ainsi leurs marchandises sans réclamation. C'est la conséquence du principe qu'il est le mandataire de chacun d'eux; tout ce qu'il fait, ils sont censés le faire par son organe, sauf la garantie qu'ils conservent contre lui, si par sa faute ils ne sont pas payés.

750. Il peut arriver qu'après la contribution consommée, et le paiement des dividendes opéré, les objets sacrifiés soient recouvrés par leur propriétaire. Ce qu'ils ont reçu dans la contribution, tant réellement et effectivement de chacun des contribuables que par confusion sur eux-mêmes, par l'effet des opérations ci-dessus expliquées, doit être rapporté par eux, déduction faite, tant des frais de sauvetage ou autres semblables, que du montant des dommages éprouvés par les objets recouvrés.

Supposons que depuis que la contribution dont nous avons présenté un modèle, n. 748,

a été finie et soldée, *Jérome* recouvre ses marchandises, qui, déduction faite des frais de sauvetage et de la dépréciation qu'elles ont éprouvé, valent encore 8190 francs ; il doit rapporter cette somme pour être répartie sur tous ceux qui ont contribué. Or, nous avons vu que le montant des contributions était de 273,000 fr., auxquels distribuant 8190 fr., chacun recevra par ce rapport trois pour cent de ce dont il a contribué.

Mais comme *Jérome* a aussi été un des contribuans, il est juste qu'il prenne part à cette répartition. En se reportant aux calculs relatifs à la contribution, on voit qu'ayant éprouvé une perte de 10,000 francs, il n'en a reçu effectivement que 5000 francs, puisqu'il en a confondu 5000 francs pour ce dont il devoit contribuer aux pertes des autres. Maintenant qu'il a recouvré 8190 francs dont il doit le rapport, il doit garder sur cette somme les 300 francs qui lui reviennent dans la répartition desdits 8190 fr. entre tous les contribuans ; il n'aura donc à leur restituer que 7890 francs ; et sa perte, de même que celle de chacun des autres contribuans, par le moyen de ce rapport, se trouvera diminuée de trois pour cent.

CHAPITRE V.

Des Conventions pour le transport des Passagers.

751. Les navires servent souvent à transporter des voyageurs à qui l'on donne le nom de *passagers*.

Les obligations respectives du fréteur et des passagers dépendent de leurs conventions, qui peuvent être, comme la charte-partie, établies par toutes sortes de preuves admises dans le commerce.

Si toutefois un passager s'étoit placé dans un navire, sans convention préalable, le capitaine pourroit, par assimilation du cas dont nous avons parlé n. 709, exiger le plus haut prix que paient les passagers qui sont dans la même position, et à défaut de ce moyen de fixation, il faudroit s'en rapporter à des experts, ou même le juge pourroit la faire d'office.

Nous ne devons pas, toutefois, omettre d'observer qu'il ne seroit dû aucune augmentation de fret pour un enfant dont une femme accoucherait sur le navire.

752. Le capitaine ne peut admettre un passager qui ne justifieroit pas des passeports exigés par la loi du pays où se fait l'embarquement, et

même il doit prendre les précautions convenables pour s'assurer que la qualité de ce passager n'exposera pas le navire à des visites, arrêt ou prise.

Un passager doit entrer à bord aussitôt que le capitaine l'en requiert; et dès le moment que le navire est prêt à mettre à la voile, il ne lui est plus permis d'aller à terre, même momentanément, sans l'agrément du capitaine. Si, dans ce cas, le navire part sans l'attendre, il perd, ou doit payer le prix de passage qu'il a promis.

753. C'est au passager à pourvoir lui-même à sa nourriture. Une convention formelle est nécessaire pour qu'elle soit à la charge du fréteur; et pour ce qui concerne les effets et la nature de cette obligation, on suit les usages locaux, ou l'on se règle par les circonstances.

Mais lorsque cette convention n'a point été faite, si, par des accidens imprévus ou par la prolongation de la traversée, les provisions viennent à manquer à des passagers qui doivent se nourrir eux-mêmes, ils peuvent réclamer du capitaine une nourriture égale à celle que reçoivent leurs semblables, en payant ces fournitures suivant une taxe raisonnable. C'est une juste conséquence de l'obligation dans laquelle nous avons vu, n. 644, qu'ils sont à leur tour, de mettre leurs provisions en commun,

lorsque le manque de vivres se manifeste dans le navire.

754. Le capitaine n'est point obligé, sur la demande ou dans l'intérêt d'un passager, de faire relâche dans d'autres ports que ceux de sa destination, ou que ceux dans lesquels, soit ses instructions, soit les circonstances expliquées dans les titres précédens, peuvent l'obliger à s'arrêter.

Mais si quelque passager se trouvoit atteint d'une maladie contagieuse, le capitaine peut et doit le déposer, même malgré lui, au premier lieu où il sera possible de lui faire donner des secours.

C'est d'après des règles analogues à celles que nous avons expliquées, n. 713 et suiv., qu'il faudroit décider si le passager qui sort du navire avant la fin de la traversée, doit payer la totalité du prix qu'il a promis pour sa traversée.

755. Le passager qui a confié à la garde du capitaine les effets qu'il emporte avec lui, est, à cet égard, considéré comme chargeur.

Mais s'il ne les a point déclarés, il n'a droit à des indemnités, en cas de perte ou d'avarie, qu'autant qu'il pourroit les attribuer à la faute de celui-ci ou de l'équipage. On suit les règles que nous avons données, n. 540, relativement aux voituriers.

Les passagers doivent obéir en tout aux

réquisitions que fait le capitaine pour le maintien du bon ordre, la défense ou la conservation du navire et de sa cargaison ; et celui-ci a droit, en cas de délit de leur part, d'agir comme nous l'avons dit, n. 638.

TITRE CINQUIÈME.

DU CONTRAT A LA GROSSE.

---

756. On nomme contrat à la grosse, un prêt fait sur des objets exposés aux risques de la mer, avec convention que si ces objets arrivent heureusement, le prêteur sera payé de son capital et des intérêts promis ; mais que si par accidens maritimes ils périssent en tout ou partie, ou sont détériorés, ses droits seront limités au prix que pourront produire lesdits objets.

Nous allons examiner dans six chapitres distincts :

1.° Les principes généraux sur le contrat à la grosse ;

2.° La manière dont il se forme et dont s'en établit la preuve ;

3.° Quand le prêteur peut exiger son paiement ;

4.° Comment il peut l'exiger;

5.° Quelles exceptions et déductions l'emprunteur peut opposer à cette demande;

6.° Quand il y a lieu au *ristourne,* c'est à dire à la dissolution ou réduction du contrat.

CHAPITRE PREMIER.

Principes généraux sur le Contrat à la Grosse.

757. La définition que nous avons donnée du contrat à la grosse, établit suffisamment qu'il ne peut exister s'il n'y a une chose prêtée; s'il n'y a des objets affectés à la sûreté de ce prêt; si ces objets ne sont exposés à des risques; si le prêteur n'a pas droit à un profit qui puisse être l'équivalent de l'intérêt de son capital, et des risques dont il se charge.

Ce peu de mots indique la distribution de ce chapitre en quatre sections.

SECTION PREMIÈRE.

Des Choses qu'on peut prêter à la Grosse.

758. Les principes généraux que nous avons donnés, n. 471 et suiv., sur le prêt commercial, s'appliquent au prêt à la grosse : ainsi on peut

prêter à la grosse non-seulement de l'argent, mais toute espèce de choses appréciables.

Il n'est pas contre l'essence et la nature de cette convention, que l'emprunteur reçoive des effets ou marchandises, qu'il convertit en argent; mais dans la réalité, ce sont moins ces choses que le prix qu'il peut en tirer, qui fait la matière du contrat. Cette observation suffit pour ne pas confondre un prêt à la grosse avec la convention, par laquelle on confieroit à des gens de mer la conduite et la vente de marchandises, moyennant une part dans le profit, ce qui s'appelle *donner à pacotille*, et forme, suivant la nature des conventions, ou une commission, ou un contrat de revente à profit commun, ainsi que nous l'avons vu, n. 702.

759. On sent, du reste, qu'il faut que les choses prêtées à la grosse soient de nature à se consommer, ou si elles n'en sont pas susceptibles, que la convention des parties donne à l'emprunteur le droit d'en disposer, sans être tenu de les rendre en nature.

Ce n'est pas toute fois qu'on dût n'accorder aucun effet à la convention, par laquelle des objets seroient livrés à une personne pour n'en avoir que l'usage, les rendre s'ils ne périssoient pas par accidens maritimes, et payer pour cet usage un certain prix; il est évident que ce ne seroit plus un prêt, mais un louage à la grosse,

puisque l'emprunteur ne deviendroit pas propriétaire de la chose prêtée.

SECTION II.

Des Choses affectées à l'Emprunt à la Grosse.

760. Le prêt à la grosse ne pouvant exister qu'autant qu'on y affecte des choses exposées à des risques maritimes, on doit considérer quelles choses sont ou non de nature à être affectées à un prêt à la grosse, et comment leur consistance et valeur doivent être établies. Nous allons en faire l'objet des trois paragraphes suivans.

§. I.

Quelles Choses sont susceptibles d'être affectées au Prêt à la Grosse.

761. L'objet du contrat à la grosse indique assez que les navires sont au premier rang des choses sur lesquelles on peut emprunter.

La nature particulière de ce contrat ne permet pas que tout ce qui fait, d'après les principes expliqués, n. 154 et suiv., l'objet de transactions commerciales, puisse indistinctement être affecté à un prêt à la grosse. Il faut encore que ces choses soient susceptibles de courir les hasards d'une expédition maritime. On ne pourroit donc emprunter à la grosse, sur le droit d'user d'un brevet d'invention, de publier un écrit dont

on est l'auteur, puisqu'on ne voit pas comment les dangers de la navigation pourroient les atteindre.

Il n'est pas toutefois indispensable que la chose affectée à un prêt à la grosse soit corporelle; on peut emprunter sur une créance, si elle est de nature à périr ou à être, soit détériorée, soit diminuée par l'effet des dangers de la navigation : nous en verrons un exemple dans le fret acquis, ou le profit certain de marchandises expédiées.

762. Nous avons déjà dit, n. 168, que le prêt à la grosse n'était pas permis sur des choses non existantes, sur des produits futurs et incertains. Ce n'est pas que ces sortes de choses soient absolument exclues de la faculté d'être l'objet de conventions commerciales, car assurément on peut vendre le profit espéré d'un coup de filet; mais la crainte des abus, et surtout la nature particulière du contrat à la grosse, exigeant qu'il y ait un gage présent et certain, soumis à la seule chance de périr ou d'être déprécié par des accidens maritimes, il ne peut pas être permis d'y affecter des produits éventuels. Ainsi l'on ne peut emprunter sur le fret à faire, sur le produit espéré de marchandises, sur celui de prises à faire sur l'ennemi.

En cas de contravention à ces règles, le prêteur qui doit s'imputer d'avoir violé la pro-

hibition, n'a droit qu'au remboursement de ce qu'il a donné, sans pouvoir exiger même l'intérêt ordinaire du commerce, si ce n'est du jour de la demande judiciaire.

Mais si le fret, le profit ou les prises se trouvent acquis, s'ils ont les caractères de créances, de droits certains, et s'ils sont susceptibles d'être perdus par des accidens maritimes, rien n'empêche qu'on ne les affecte à un prêt à la grosse. On voit aisément la différence entre l'un et l'autre cas. Dans le premier, la force majeure auroit pour effet d'empêcher ces profits de prendre naissance, et par conséquent il n'y auroit pas, au moins lorsque les risques ont commencé, d'objet certain capable d'y être exposé : dans le second, cette force majeure ne peut que faire périr ces objets qui existoient réellement.

763. Il ne s'agit que de savoir ce qu'on peut entendre par *fret à faire*, et en quoi il diffère du *fret acquis*, sur lequel rien n'empêche qu'on n'emprunte à la grosse.

Le fret peut *être acquis* quand les marchandises qui le doivent étant mises *à quai*, le fréteur a droit d'en exiger le paiement, suivant les règles que nous avons données, n. 716 et suiv. Il est évident que cette espèce de fret ne peut être affectée à un prêt à la grosse; car de deux choses l'une, ou l'affréteur paye en retirant ses mar-

chandises, ou il jouit d'un délai qu'il tient soit de bienveillance du fréteur, soit de la convention. Au premier cas, l'argent que ce fret a produit n'est pas susceptible d'être affecté à un emprunt à la grosse; et quand même le fréteur l'emploiroit à l'achat de marchandises, ou recevroit, au lieu d'argent, des marchandises en paiement de son fret, si ces marchandises étoient ensuite affectées à un prêt à la grosse, on ne pourroit dire qu'elles soient le *fret acquis*.

Le fret peut, aux termes de la charte-partie, être payable par l'affréteur, même dans le cas où ses marchandises périroient par naufrage ou autre accident. Nous avons fait connoître les principes à cet égard, n. 716. Il est bien *acquis* sans doute, mais il n'est pas encore susceptible d'être affecté à un prêt à la grosse. S'il a été payé d'avance, comme cela arrive quelquefois, il est devenu la propriété du fréteur, qui ne peut courir les risques de le perdre; il n'est donc point exposé à des dangers maritimes. S'il n'a pas été payé, c'est une créance qui n'est pas aussi de nature à périr par ces dangers, puisqu'elle sera payée à tout événement.

Mais il est un cas où le fret peut être *acquis*, exigible par le fréteur, et cependant ou, par une convention entre lui et l'affréteur, intervenue expressément ou tacitement, depuis l'instant de cette exigibilité, le paiement dépend d'une

chance maritime. Cette espèce de créance est évidemment susceptible d'être affectée à un prêt à la grosse ; en voici un exemple.

Un navire est chargé à St.-Domingue de sucres au fret de cinq sous (25 centimes) la livre (demi-kilogramme), pour être consignés à Cadix, à condition que le fret sera porté à six sous (30 centimes), si le navire va jusqu'à Bordeaux. Il dépend du capitaine, arrivé de Cadix, de désarmer, et d'exiger le fret de vingt-cinq centimes ; mais il préfère de continuer le voyage, et son navire ayant besoin de réparations, il emprunte à la grosse sur le montant du fret acquis jusqu'à Cadix.

Ce fret étoit gagné, il n'étoit plus *à faire*. Le fréteur l'expose à des risques dans la vue de l'augmenter ; mais ce qu'il expose est un droit certain, et la seule chose qui ne soit pas encore acquise, puisqu'il ne peut pas l'exiger, c'est l'augmentation de cinq centimes pour la traversée de Cadix à Bordeaux. En empruntant sur un fret, qu'il auroit pu exiger, il n'emprunte donc pas sur un fret *à faire*, mais sur un fret *acquis*, qu'il expose, maintenant, au danger d'être perdu par les accidens de la navigation ; ce qui est le propre du prêt à la grosse.

764. A l'aide de ces principes, on voit comment la défense d'emprunter sur le profit espéré des marchandises, n'empêche pas que si ces mar-

chandises sont arrivées à un terme du voyage où l'on puisse les vendre un prix plus considérable que celui qu'elles avoient au départ, on n'emprunte valablement dessus et d'après cette nouvelle évaluation. Le profit qui résulte de la différence entre le nouveau prix et celui d'achat primitif, est un profit véritable, résultant de ce qu'une partie du voyage est déjà faite.

Il faut suivre les mêmes règles relativement aux prises. On ne peut emprunter sur celles qu'on a le désir ou l'espoir de faire; mais on peut emprunter sur celles qu'on a faites, quoique non arrivées à leur destination et susceptibles de *recousse*, parce que ce sont réellement des bénéfices existans et non éventuels.

De même on ne peut emprunter sur des choses que déjà on a fait assurer, parce qu'on n'en court plus les risques; l'effet de l'assurance étant, comme on le verra au titre suivant, de les faire porter sur l'assureur. Mais cette prohibition doit être sainement entendue; lorsqu'une partie seulement d'un navire ou d'une cargaison est assurée, on peut emprunter à la grosse sur le reste, jusqu'à concurrence de la valeur entière.

765. Aucun prêt à la grosse ne peut être fait aux gens de mer, sur leurs loyers ou part de voyage. Aux motifs que nous venons de donner, puisque ces loyers ne leur sont dus qu'autant Com. 319.

que le navire arrive à bon port, s'en joignent d'autres d'intérêt général, qui font envisager ces sortes de prêts encore plus défavorablement. Toute action en remboursement du capital, est déniée à celui qui a ainsi prêté ; c'est la conséquence de la règle que nous avons donnée, n. 178, sur les engagemens illicites.

§. II.

De la consistance des Choses affectées au Prêt.

766. Il ne faut pas que les choses sur lesquelles on emprunte soient incertaines, puisque le prêteur n'a droit d'exiger son capital et le profit maritime, qu'autant qu'il justifie qu'elles sont arrivées heureusement. C'est dans le chapitre II que nous indiquerons particulièrement la manière dont il faut que ces choses soient désignées. Nous n'avons à nous occuper ici que de ce qui concerne leur consistance même.

Nous avons dit qu'on pouvoit emprunter sur un navire ; cette expression générique comprend, comme on l'a vu, n. 607, le corps, les agrès, et même les victuailles et armement, si on ne les a point exceptés, ainsi que les augmentations et accessoires qui pourront y être ajoutés pendant le voyage. Mais on peut aussi emprun-
Com. 315. ter limitativement sur ces objets, qui sont, dans ce cas, considérés comme autant de corps distincts. Ce mode d'emprunt, assez rare, ne

se présume jamais; par cela seul qu'on emprunte sur *tel* navire, ou sur *quille et corps*, ou même sur *corps* de *tel* navire, et qu'on ne fait aucune exception, les agrès, armement et victuailles sont affectés. Si l'emprunteur avoit déjà affecté les agrès et autres accessoires, et qu'en empruntant *sur tel navire*, sans autre explication, il n'en avertît pas le prêteur, il pourroit y avoir lieu à l'application des règles que nous donnerons par la suite, pour les cas où l'on emprunte sur des choses déjà grevées d'un prêt à la grosse.

767. On peut aussi emprunter sur les marchandises chargées dans le navire, ce qu'on appelle *chargement* ou *facultés*. Dans le langage du commerce, le mot *corps* signifie le navire qui contient les marchandises, et le mot *facultés*, les marchandises contenues. Com. 315.

En général, l'emprunt fait sur le navire, sans autre explication, n'affecte pas le chargement qui appartiendroit aussi à l'emprunteur, à moins que les circonstances ne prouvent qu'en réduisant l'affectation au seul navire, sa valeur seroit au-dessous de la somme prêtée.

Du reste, les stipulations sont libres et susceptibles de varier à l'infini. On peut emprunter sur ce que l'on a chargé dans un navire, sans que le détail en soit nécessaire; et c'est ce que désignent les mots *chargement* ou *facultés*.

L'emprunt fait de cette manière, frappe l'entier intérêt de l'emprunteur dans tout ce qui est sur le navire, non-seulement l'argent, les bijoux, dont il y a connoissemens ou factures, mais encore les choses désignées sous le nom de *pacotilles*. On sent, au reste, que l'emprunt sur les *pacotilles* ne seroit pas censé comprendre d'autres parties de *chargement*; l'un est le genre, les autres sont les espèces.

L'emprunt peut être fait sur une portion quelconque du chargement; par exemple, sur *telles* marchandises, ce qui évidemment exclut toutes celles qui appartenant à l'emprunteur, et chargées sur le même navire, ne seroient pas de nature, espèce ou qualité susceptibles d'entrer dans la désignation portée au contrat.

Il peut être aussi sur une quotité, comme un quart, une moitié, ou *telle pacotille*, exclusivement au reste. Mais ce ne seroit pas avoir emprunté sur portion d'un chargement, que d'avoir emprunté une somme moindre que la valeur de ce chargement : par exemple, 15,000fr. sur un chargement de 30,000 fr.; on apperçoit la raison de différence.

768. L'affectation peut n'être pas limitée aux seules choses que l'emprunteur possédoit lors de l'emprunt. Les parties conviennent souvent que le capitaine pourra *faire échelle* où il jugera convenable, y décharger des marchandises, les

remplacer par d'autres qui seront affectées au prêt.

L'effet de cette convention est principalement déterminé par la manière dont le prêt a été fait. S'il n'a été que pour *aller*, il ne porte point sur les marchandises que l'emprunteur auroit achetées au lieu de la destination, ou pendant la traversée de retour : il faut qu'on s'en explique formellement, en déclarant qu'on affecte les marchandises d'*entrée* et de *sortie*; et dans ce cas, les retours chargés sur le même navire le sont également.

Il n'est pas indispensable que le navire sur lequel on emprunte soit dans le port, et n'ait pas encore commencé le voyage, parce que nous verrons dans la suite, qu'il suffit que l'emprunteur à la grosse prouve qu'au moment des risques, qu'il prétend faire tomber sur le prêteur, la chose affectée à l'emprunt existoit Com. 329.
et étoit exposée à ces risques.

De même, il n'est pas nécessaire, quand on a emprunté avant le départ, de prouver que l'argent a été employé à équiper le navire; la présomption étant que cet argent a remboursé ou acquitté les dépenses alors faites et non payées.

L'emprunteur n'est pas également tenu d'employer en marchandises, dans le lieu du contrat, l'argent qu'il prend à la grosse; il peut le porter avec lui pour en faire emploi pendant la route. A plus forte raison, il n'est pas nécessaire

qu'il justifie qu'avec cet argent il a acheté *tels* et *tels* effets. Pour que le prêt soit valable, il
Com. 329. suffit que des marchandises, à lui appartenant, existent lors du risque; peu importe l'époque à laquelle la matière exposée à ce risque auroit été complétée, à moins que le contrat ne s'y oppose.

769. L'emprunt peut être fait à la fois sur corps et facultés; mais il est important de distinguer si c'est séparément ou conjointement.

Com. 315. Il est fait séparément lorsqu'on emprunte *telle* somme sur *corps*, et *telle* autre, sur *facultés*. Dans ce cas, le corps et les facultés forment chacun une masse distincte.

Le prêt est fait conjointement, lorsqu'on emprunte une même somme sur *corps* et *facultés*. Dans ce cas, le corps et les facultés forment une seule masse, et l'affectation porte en entier sur chaque portion du navire et du chargement appartenant à l'emprunteur.

Cette distinction est d'une grande importance. Par exemple, un commerçant emprunte une somme de 8,000 fr. sur *tel* navire, *corps et facultés;* il ne charge rien, mais il est propriétaire d'une portion du navire valant 10,000 fr. Ce navire périt corps et biens. S'il n'eût affecté que pour moitié le *corps*, et pour l'autre moitié les *facultés*, il est évident que le prêt ne valoit que pour 4,000 fr.; c'est-

à-dire pour la partie qui portoit sur le *corps*, l'emprunteur n'ayant aucun intérêt dans le chargement. Si, au contraire, le prêt avoit frappé indistinctement l'un ou l'autre, la convention seroit valable pour le tout; et l'emprunteur, dont le navire est arrivé sans accident, seroit obligé de payer la somme entière empruntée.

On pourroit avoir stipulé que l'emprunt est fait, *soit* sur le *corps*, *soit* sur les *facultés* de *tel* navire. Il ne faudroit pas, en appliquant ici la règle du droit commun sur les obligations alternatives, en conclure que l'emprunteur auroit le choix de rejeter, suivant les occurrences, le risque du prêteur, ou sur les *facultés*, ou sur le *corps*. Un tel choix donneroit lieu à mille fraudes. Les conventions devant être interprétées et exécutées de bonne foi, et surtout conformément à ce qui est de leur essence ou de leur nature, il faudroit décider que le véritable sens d'une telle clause, est que le prêt soit appliqué sur ce qui appartiendra à l'emprunteur, dans l'un ou dans l'autre objet; et s'il y a déjà une partie mise hors de risque, par prêt ou assurance, sur ce qui en reste, qu'on nomme *découvert*. Si le découvert étoit égal des deux côtés, l'affectation s'étendroit sur le reste de l'un et de l'autre.

§. III.

De la valeur des Choses affectées au Prêt.

770. Il ne suffit pas que les objets sur lesquels on emprunte à la grosse existent, et soient susceptibles d'être affectés à cette sorte de prêt, il faut encore que leur valeur soit égale à la
Com. 316. somme ou valeur prêtée, autrement la nature de la convention seroit changée; car il est de principe que ce contrat ne peut être, pour l'emprunteur, un moyen de gagner, mais seulement d'éviter une perte.

Nous examinerons dans le chap. II, si le contrat doit nécessairement énoncer cette valeur; mais comme il y a souvent lieu à la vérifier, c'est ici le moment de donner quelques règles à ce sujet.

L'équité, et ce que nous venons de dire de la nature du contrat à la grosse, obligent l'emprunteur à ne pas s'écarter de la juste valeur des objets affectés au prêt. Il n'est pas néanmoins toujours aisé de définir ce qu'on doit entendre par juste valeur d'une chose.

Dans la règle, ce juste prix est celui auquel les choses de pareille nature et bonté sont vendues dans les mêmes lieux, le même temps et avec les mêmes circonstances.

La concurrence des vendeurs et des acheteurs, établit entre eux une sorte de combat,

dans lequel l'avantage se détermine selon que les uns ont plus ou moins désir de se défaire de leurs marchandises, et les autres plus ou moins besoin de s'en procurer. Cette sorte de lutte finit par un accommodement, dont le résultat est que l'un consent à donner, l'autre à recevoir un prix, que leur débat réciproque détermine.

Cette fixation est en outre modifiée par un grand nombre de circonstances, dans lesquelles le crédit dont jouit l'acheteur, le terme qui lui est accordé, tiennent le principal rang.

Dans la plupart des places de commerce, on imprime un bulletin nommé *cours* ou *prix courant;* et nous avons vu, n. 120, à qui le soin de certifier et publier ce *cours* étoit confié. Mais, par la raison qu'il est variable, se présente la question de savoir si la valeur des choses sur lesquelles on emprunte, doit être fixée d'après le prix qu'elles ont été payées, ou d'après celui qu'elles ont au moment du contrat; car ce que nous avons dit, n. 764, prouve assez qu'il ne peut jamais être question de la valeur au lieu de la destination.

771. La valeur d'un navire comprend, non-seulement celle du corps, mais encore celle des agrès, des dépenses de radoub, des munitions de bouche et de guerre, des avances payées à l'équipage, et généralement tous les frais faits pour la *mise hors;* et quoiqu'il soit certain qu'à

la fin du voyage il vaudra moins qu'au départ, le prêteur ne seroit pas admis à prétendre une réduction d'évaluation pour le dépérissement naturel que la navigation eût produit même quand il seroit arrivé à bon port. Le fret qui
Com. 320. représente ce dépérissement est, en sa qualité de fruit, affecté au prêt, et rend d'un côté ce que la navigation ôte de l'autre.

Lcs marchandises sont évaluées au prix qu'elles valoient au temps de leur chargement; parce que ce n'est que jusqu'à concurrence de cette valeur, que le prêteur peut être présumé avoir voulu en courir les risques.

Cette évaluation doit être faite d'après les
Com. 339. livres ou factures : ce n'est qu'à défaut de ces deux moyens qu'on a recours à une estimation.

Ainsi il est permis d'emprunter jusqu'à concurrence du prix de marchandises, qui, sans avoir souffert aucune avarie, se trouveroient, par les variations du commerce, être dans le cas de se vendre, au jour où se fait l'emprunt, moins que ce qu'elles ont coûté; car si l'on eût continué de les garder en magasin, elles auroient pu recouvrer, ou même excéder leur valeur primitive.

Il sembleroit qu'on dût en conclure, que si des marchandises, achetées de *longue main*, ont augmenté de prix, il n'est permis d'emprunter dessus que jusqu'à concurrence du prix d'achat. Mais un autre principe modifie la règle générale

dans ce cas. Le laps du temps, le cours des événemens, les frais de magasinage, conservation, etc., les intérêts du prix d'achat, sont des causes d'augmentation de ce prix, qui constituent un profit certain et réellement arrivé : or, nous avons vu qu'il n'étoit pas défendu d'emprunter sur un profit déjà acquis. Si l'em- Com. 318.
prunteur eût voulu vendre le jour et dans le lieu de l'emprunt, il eut vendu moyennant ce prix accru par le laps de temps et les causes qui viennent d'être indiquées.

Il est cependant des cas dans lesquels la valeur, établie par les factures, excède tellement celle que l'emprunteur pouvoit raisonnablement espérer, au temps et au lieu du prêt, qu'on ne peut, sans injustice, les prendre pour base. Supposons, en effet, que du sucre acheté à Paris avant le mois d'avril 1814, soit affecté à un emprunt à la grosse. Ce sucre avoit peut-être été acheté 4 fr. la livre (demi-kilogramme), et les événemens extraordinaires qui ont ramené l'ordre en France, ont fait baisser ce sucre à 2 fr., sans qu'aucune présomption puisse donner à craindre le retour des circonstances qui en avoient élevé le prix à 4 fr. L'emprunteur ne pourroit légitimement se fonder sur ses factures, pour présenter comme gage d'un prêt de 20,000 francs, une quantité de sucre achetée par lui 25,000 fr., et qui ne peut et ne pourra jamais être vendue maintenant plus de 12,500 fr.

Quoiqu'une vente à crédit soit faite à plus haut prix qu'une vente au comptant, on ne déduit point d'escompte sur des marchandises vendues à termes.

Quelle que soit au surplus la base d'évaluation que l'on adopte, le prêteur a le droit d'ajouter,
Com. 339. au prix d'achat, le montant des droits par lui acquittés, des frais faits jusques à bord du navire, des emballages, enfonçages, charriages, droits de commission des expéditeurs, etc., et de douane.

. . .

772. Il peut se faire que la personne qui emprunte sur des marchandises qui lui viennent d'outre mer, les ait obtenues des sauvages par
Com. 340. échange, dans un lieu où la monnoie étoit inconnue. A défaut de mesure, qui feroit connoître la proportion de valeur que les effets ont les uns à l'égard des autres, on ne peut se diriger que par le troc lui-même; et l'on est forcé d'estimer les marchandises de retour, sur le prix de celles d'entrée, auquel on joint tout ce qu'il en a couté, pour les transporter au lieu où elles ont été données en échange.

Mais, si, au lieu d'un échange proprement dit, il y a eu plutôt réellement double vente, par exemple, si, à la côte de Guinée on vend une certaine quantité de marchandises évaluées 1000 *coris*, et qu'on achète au même prix un esclave; il faut réduire en argent de France,

la monnoie africaine qui a fait la mesure de l'une et l'autre opération, pour déterminer ce que valoit l'esclave affecté à l'emprunt. Peu importe que l'emprunteur prétende que sa marchandise valant 3000 fr. au départ, l'esclave qu'il s'est procuré lui représente 3,000, et en outre les frais de transport et tous autres accessoires. L'objet qu'il a affecté, est un esclave acheté 1,000 *coris*, qui ne valoit, peut-être que 1,500 fr., et par conséquent son emprunt n'a pas dû excéder cette somme.

Dans ce cas et tous ceux où les choses sur lesquelles le prêt est fait, sont établies par les factures en monnoies étrangères, on doit réduire cette valeur à celle de la monnoie du lieu Com. 492.
dans lequel on traite, ou dans lequel il est convenu que le capital sera restitué, d'après le cours, à l'époque de la signature du contrat.

SECTION III.

Des Risques à la charge du Prêteur.

773. Il est de l'essence du contrat à la grosse, que le prêteur courre les chances de la perte ou des avaries qu'éprouveront les choses affectées. Un prêt dans lequel le prêteur stipuleroit cet affranchissement, ne seroit pas un prêt à la grosse; il n'auroit que les effets résultans de la convention, conformément aux régles que nous avons données, n. 142.

Nous allons faire connoître dans un premier §, quelle est la nature des risques; dans le second, quel est le temps de leur durée.

§. I.er

De la nature des Risques dans le Prêt à la Grosse.

774. Les événemens dont le prêteur court les risques, doivent être tels que la prudence humaine n'ait pu ni les prévenir, ni y résister : c'est ce qu'on nomme *cas fortuits* et *force majeure*. Le contrat ne seroit plus aléatoire, si des causes, dépendantes de la volonté ou du fait de l'emprunteur, pouvoient changer le sort du prêteur.

Ces accidens doivent arriver sur mer; ceux de terre ne sont jamais assez considérables pour autoriser une stipulation arbitraire d'intérêts, dans laquelle la possibilité de la perte ne seroit pas en rapport avec la chance des bénéfices.

Quand même ces accidens arriveroient sur terre aux choses affectées au prêt, pendant le cours du voyage, après un déchargement autorisé ou nécessaire, ils ne seroient point à la charge du prêteur; quoique s'ils étoient arrivés sur mer, il en eût été tenu. Leur perte entière romproit le voyage, comme dans les cas dont nous parlerons chapitre III.

On désigne génériquement les événemens dont se charge le prêteur, par le nom de *fortune*

de mer, ou *sinistre;* et l'on distingue entre le *sinistre majeur*, dont l'effet est de causer la perte totale des choses exposées aux risques, et le *sinistre mineur*, dont l'effet est de diminuer la quantité, la qualité ou la valeur de ces choses, sans en causer la perte absolue ou presque absolue.

775. Les notions données dans les titres précédens, ont déjà fait connoître la plupart des cas de force majeure, qu'on doit considérer comme fortunes de mer; ainsi, la tempête, le naufrage, l'échouement, le jet, l'abordage dont l'auteur est inconnu, le feu, la prise, le pillage, l'arrêt par ordre de puissance, les suites d'une déclaration de guerre et représailles, les changemens forcés de navire ou de voyage, l'engagement de marchandises, ou la mise en commun de vivres pour les besoins de la navigation, la contribution aux pertes éprouvées par autrui, sont des événemens dont un prêteur à la grosse court les risques. Com. {325. 350.}

Mais ce n'est qu'autant qu'ils ne proviennent pas d'une faute ou d'une imprudence personnelle à l'emprunteur, ou à ceux dont il doit supporter les fautes. Com. 351.

Ainsi, lorsqu'un capitaine violant les règles qui lui sont imposées, ou faute d'avoir pris un pilote lamaneur, s'est dirigé vers ces lumières trompeuses, que des scélérats placent quelque-

fois sur les grèves de la mer, ou dans les lieux dangereux, pour y attirer et faire perdre les navires, le naufrage ou l'échouement ne retombe point sur le prêteur à la grosse.

Il en est de même, lorsque par la faute du capitaine ou de l'équipage, ou à défaut des précautions que les lois et règlemens sur la police des ports ont prescrites pour éviter les incendies, le feu prend dans un navire; lorsque le capitaine ayant manqué à ce qui est établi, pour que des passagers attaqués de la peste, ou des marchandises susceptibles de la communiquer, ne soient pas reçus dans les navires, le sien est condamné à être brûlé.

Ainsi, la prise arrivée parce que le capitaine d'un navire, non armé en guerre, a attaqué l'ennemi, ou n'en a pas évité la rencontre, quand il est prouvé qu'il le pouvait, ou parce qu'il a quitté une escorte sous laquelle l'emprunteur avait annoncé qu'il voyageoit; la confiscation occasionnée par son délit, ou par ce que l'autorité compétente a déclaré tel, ne sont point à la charge du prêteur.

Il est facile, par l'application de ces principes, de résoudre toutes autres questions du même genre.

Les exemples que nous avons présentés étant pris dans les fautes du capitaine, ou de l'équipage dont il est responsable, il sembleroit convenable de n'en faire l'application qu'au cas

où ces personnes sont les préposés directs de l'emprunteur, par exemple, lorsque le prêt est fait sur le navire, ou sur des marchandises qui appartiennent à l'armateur ; et qu'il n'en devroit pas être ainsi dans les autres cas, où le prêt est fait sur des choses appartenantes à de simples chargeurs. Mais cette distinction ne sauroit être admise, parce que tout chargeur qui place des marchandises sur un navire, est présumé avoir établi le capitaine son mandataire pour le transport, les garde, surveillance et garantie de ses marchandises.

776. Par suite des mêmes principes, le prêteur ne doit pas courir les risques des dommages résultant de déchets, diminutions, ou détériorations qui proviendroient du vice propre des choses affectées au prêt. Com. 326.

Par ces mots, *vice propre de la chose*, on n'entend pas une composition ou une conformation vicieuse, par l'effet de laquelle une chose porte en elle-même le germe d'une destruction, qui ne fût pas arrivée si cette composition eût été meilleure ; c'est ce qu'on nommeroit défectuosité. On sent bien que le prêteur ne peut être tenu de supporter de tels accidens. Cette expression désigne plus particulièrement les détérioration, destruction ou perte qui arrivent par un accident auquel cettechose, même en la supposant de la plus parfaite qualité dans

son genre, est sujette par sa nature propre. Ainsi le meilleur vin peut, nonobstant tous les soins pris pour sa conservation, perdre sa qualité, et même devenir entièrement aigre; les vers peuvent se mettre dans des étoffes de laine, dans des pelleteries, quelque soin qu'on ait eu de les conserver. Ainsi la mort naturelle des animaux est un vice propre à leur nature; et, par suite de ce que nous avons dit, n. 11, il en seroit de même de la mort des nègres, quoique causée par leur désespoir ou leur révolte.

On ne considère pas si la navigation en elle-même, et abstraction faite de tempêtes, naufrages et autres accidens maritimes, a développé ce vice, ou en a augmenté les effets; il suffit que la source de la perte provienne soit de la mauvaise qualité de la chose, soit des détériorations auxquelles sa nature la soumet.

On en peut dire autant des dégradations qu'éprouve un navire. Chacune de ses parties, chacun de ses accessoires dépérit tous les jours par l'usage; par conséquent la rupture d'un câble qui s'use à force de servir, et même celle que le frottement sur des rochers occasionneroit, ou la perte des ancres qui en seroit la suite, ne tomberoit pas à la charge du prêteur; c'est une suite naturelle de leur usage pour le service du navire, un véritable vice qui leur est propre.

Mais si la violence des coups de vent ou de

mer, ayant obligé de filer les câbles en causoit la rupture, emportoit une voile, une vergue, et que le tout fût constaté par un procès-verbal dûment affirmé, ce seroit un accident de force majeure, une fortune de mer dont répondroit le prêteur.

Le coulage des marchandises qui y sont sujettes, est, par la même raison, considéré comme un vice qui leur est propre; parce qu'il est, en quelque sorte, impossible qu'il n'ait pas lieu, en plus ou moins grande proportion.

Mais il n'en seroit pas de même, si des choses, qui, sans doute, sont de nature à se diminuer par le coulage, en éprouvoient un extraordinaire dans une tempête, qui auroit enfoncé ou dégradé les tonneaux. A moins qu'on n'en pût attribuer la perte à leur mauvais placement dans le navire, ce qui rentre dans la classe des pertes causées par la faute du capitaine, on la considéreroit comme effet d'une force majeure, et le prêteur seroit obligé de la supporter, pour l'excédent de ce à quoi l'usage fixe le coulage ordinaire, causé par le seul vice de la chose.

Assez généralement ce coulage ou diminution ordinaire, est, dans les voyages de long cours, arbitré pour les eaux-de-vie, vins, huiles et autres liqueurs, à 12 ou 15 pour 100; pour les sucres bruts, à 13 ou 14; pour les indigos, de 10 à 20, suivant qu'ils ont été chargés plus ou moins secs.

Dans les voyages du grand cabotage, le coulage ordinaire des liqueurs est de 3 ou 4 pour 100; et dans le petit cabotage, il n'est estimé que 2 ou 3 pour 100.

777. Il ne s'agit point, dans tous ces cas, de savoir si l'avarie est de nature à tomber à la charge commune du navire et du chargement, suivant les règles que nous avons données,
Com. 406. n. 732 et suiv., mais seulement d'en constater la cause, afin que le prêteur ne supporte ni les charges dont nous avons parlé, n. 712, ni les pertes qui proviennent de vice propre.

En général, la perte ou détérioration est présumée venir de cette dernière cause, si l'objet est de nature à se corrompre ou dépérir, et l'emprunteur doit prouver la fortune de mer. Quant aux choses qui ne sont pas de nature à périr ainsi, c'est au prêteur à prouver le vice qui en a causé la perte.

Mais, comme on peut joindre à une convention aléatoire des chances de même genre, quoiqu'elles n'appartiennent pas précisément à ce contrat, rien n'empêcheroit que le prêteur ne prît sur lui ces risques. Ce que la nature du prêt à la grosse ne produit point, seroit ici le résultat d'une convention que rien n'interdit, puisqu'elle n'a rien de contraire à la bonne foi.

De même, quoique, dans la règle, les pertes ou avaries, causées par des événemens dont le

propriétaire peut rendre le capitaine responsable, ou dont lui-même seroit garant, ne soient pas des risques dont le prêteur réponde, rien n'empêche qu'il ne s'y soumette ; c'est alors une sorte d'assurance dont il se charge. On nomme cette clause, responsabilité de la *baratterie de patron*. Elle s'étend à tous les accidens, qui ne devant point, d'après les règles que nous venons de présenter, être considérés comme résultats de force majeure, sont directement ou indirectement produits par la faute ou l'imprudence du capitaine, ou des gens de l'équipage. Com. 353.

Mais l'équité ne permettroit pas qu'il en fût de même des pertes qui arriveroient par le fait personnel et direct de l'emprunteur. Néanmoins, par suite de ce que nous avons dit, n. 170, le prêteur à qui on feroit connoître la possibilité, que des marchandises affectées soient considérées par des puissances belligérantes comme contrebande de guerre, ou qu'elles sont destinées à une introduction *interlope* en pays étranger, seroit jugé avoir pris sur lui les risques de cet événement.

§. II.

De la Durée des Risques.

778. La durée des risques est ordinairement déterminée par le contrat. Dans le silence des parties, quelques règles ont levé les incertitudes. Com. 328.

Le prêt peut être fait pour un temps indéfini, il peut être fait pour un temps limité.

Il est fait pour un temps indéfini dans trois cas. Le premier, s'il n'a pas été fixé de terme. Il est peu présumable qu'un tel cas se présente; et les circonstances serviroient à déterminer ce que les parties ont voulu. On n'hésiteroit pas à décider que le voyage, fait immédiatement après le prêt, et par lequel les choses affectées ont été mises en risque, est celui que les parties ont entendu; et, suivant la règle du droit civil,
Civ. 1900. qui veut que lorsqu'un prêt a été fait sans aucun terme de remboursement, ce terme soit fixé par le juge, on décideroit que la fin de ce voyage est l'époque de remboursement.

Le second cas est lorsque l'on convient que l'une ou l'autre des parties pourra exiger le remboursement ou l'offrir à sa volonté. Un prêt de cette espèce est également rare; et l'on n'en voit guères d'exemples que lorsqu'un capital, devenu exigible par l'arrivée du terme, est laissé par renouvellement. Il est toutefois nécessaire que l'offre ou la demande de remboursement, ne soient pas faites en temps inopportun, ce que décideroient les tribunaux.

779. Le troisième cas a lieu lorsque le prêt est fait pour un voyage désigné. Quelquefois ce voyage est déterminé par la convention, et diffère de celui que le navire entreprend;

quelquefois ils se confondent. Ainsi, lorsqu'un navire part de Marseille pour les îles d'Amérique, on peut emprunter depuis Marseille jusqu'à Cadix; le voyage convenu diffère ici du voyage du navire, et n'en est qu'une foible partie.

Quand une clause ne permet pas de distinguer le voyage convenu du voyage entrepris, il est évident qu'ils se confondent.

Les termes du contrat doivent être scrupuleusement suivis, à l'effet de reconnoître si le voyage est d'*aller* et *retour*. Dans le doute, on doit rechercher ce qu'il est vraisemblable que les parties aient voulu, d'après les circonstances où elles se trouvoient, la somme stipulée pour profit maritime, la nature des choses affectées au prêt, et les conventions du même genre faites dans le même temps; enfin si l'incertitude étoit absolue, l'interprétation seroit contre le prêteur.

Mais alors même que le prêt est reconnu fait pour *aller* et *retour*, peut s'élever le doute si les parties ont, ou non, entendu parler d'*aller* et *retour*, réunis de manière à n'être considérés que comme un même voyage indivisible.

La convention peut encore aider à lever l'incertitude. Si c'est par le même acte, il est naturel de décider que la stipulation pour *aller* et *retour*, constitue un voyage unique. Mais si, par actes séparés, quoiqu'entre les mêmes

parties, une somme est prêtée sur *tel* navire allant de Bordeaux à St.-Domingue, et une autre somme sur le même navire, revenant de Saint-Domingue à Bordeaux, les risques du navire dans l'intervalle, entre l'arrivée et le départ pour revenir, ne frappent ni le premier, ni le second prêt.

On sent, au reste, qu'il ne pourroit y avoir doute, si le prêt pour *aller* étoit fait par une personne, et le prêt pour *retour* par une autre, quoique dans le même contrat; il faudroit une convention expresse, pour mettre au compte de l'un ou de l'autre les risques intermédiaires. Alors, pour éviter cette lacune, on convient que les risques du voyage de retour commenceront depuis l'instant que le navire sera arrivé à sa destination; ou l'on stipule que les risques du prêteur, pour le voyage d'aller, finiront seulement lorsque le voyage de retour commencera; par ce moyen, il n'y a point de lacune.

780. Le prêt est fait pour un temps limité, chaque fois qu'il résulte clairement de la convention qu'à un jour déterminé, ou au bout de *tant* de jours, de mois, ou à *telle* hauteur en mer, les risques cesseront. Ce temps n'est pas suspendu par la *starie* faite dans un port de la route, ou par un déradement, parce que, pendant ce séjour forcé ou volontaire, il est possible que le navire périsse par fortune de mer. Il

faudroit pour cela une convention spéciale, à moins que, par les circonstances du fait, ces événemens ne dussent être considérés comme avaries, mais alors ils seroient à la charge du prêteur, par d'autres motifs que nous expliquerons plus bas.

On peut prêter à la grosse pour un temps limité, avec désignation de voyage. C'est par les circonstances, qu'on doit décider si le voyage désigné est l'objet principal du contrat, et la limitation du temps un simple accessoire, ou si le temps fixé étant arrivé avant que le voyage soit achevé, les risques sont finis.

Ces divers clauses peuvent être combinées; ainsi l'on peut prêter *telle* somme à la grosse, pour entrée et sortie de *tel* lieu, moyennant tel profit maritime, si le voyage n'excède pas six mois, avec augmentation proportionnelle s'il dure plus long-temps; ce qui signifie que si le voyage dure moins de six mois, la somme stipulée pour profit sera acquise au prêteur; et que s'il dure davantage, le profit sera augmenté sur le pied du sixième de la somme stipulée par chaque mois: les risques, dans ce cas, sont pour tout le voyage, quelle que soit sa durée.

On peut prêter d'entrée et de sortie à *tant* pour cent par mois. Dans ce cas, le profit n'est dû qu'à la fin du voyage, et les risques subsistent tant qu'il n'est pas fini; seulement le profit n'est acquis qu'à proportion du temps que le voyage a duré.

781. Lorsqu'il s'agit, dans le silence de la convention, de connoître le moment précis où doivent commencer et finir les risques, il est fixé
Com. 328. suivant la nature des objets affectés au prêt. S'il a été fait sur le navire, agrès, apparaux, armement et victuailles, les risques commencent du jour que le navire a fait voile. Nous avons expliqué, n. 610, ce qu'on entendoit par ce mot. Assez souvent, lorsqu'il y a des rivières à descendre, comme à Nantes, Bordeaux, on convient que les risques compteront du jour que le navire aura commencé à prendre charge.

Les risques ne cessent qu'à l'instant où le navire est ancré ou amarré au port de sa destination, soit qu'il puisse y parvenir, soit qu'il faille décharger les marchandises par bateaux pour l'alléger; par conséquent l'arrivée aux lieux où l'on est obligé de s'arrêter pour les visites de santé, où la *quarantaine*, ne les termine pas. Ce port, quand l'expédition est pour *aller*, ou pour *retour*, seulement, est celui où se rend le navire; si le prêt est fait à la fois pour l'aller et le retour, c'est le port où le navire a pris son congé.

A l'égard des marchandises, les risques commencent à l'instant qu'elles ont été chargées dans le navire, ou dans des gabares pour y être portées. On voit que dans ce cas, le voyage commence avant que le navire ait mis à la voile.

Il ne finit point aussi à l'instant de l'arrivée du navire au port de sa destination, mais à celui où les marchandises sont *mises à quai.*

SECTION QUATRIÈME.

Des Profits maritimes.

782. Il ne peut exister de prêt à la grosse, si l'emprunteur ne s'oblige à payer au prêteur, outre la somme prétée, une certaine somme ou valeur pour le prix des risques dont celui-ci s'est chargé.

Le prêteur ne fait rien d'injuste en stipulant, pour le cas d'heureuse arrivée, un profit supérieur à l'intérêt fixé par la loi dans les prêts ordinaires; et les chances étant nécessairement incertaines, la plus grande latitude a dû être accordée aux parties.

Ce profit peut consister soit en une somme fixe pour toute l'expédition, quelle que soit sa durée, soit en une certaine somme par mois. Il n'est point contraire aux principes du contrat à la grosse, que les parties stipulent qu'un profit sera variable, c'est-à-dire, croissant ou décroissant, selon la durée du voyage, qu'il augmentera dans le cas où le navire ne reviendroit pas au temps indiqué, etc.

On peut aussi convenir, dans un contrat fait pendant la guerre, que l'intérêt fixé à tant par mois sera réduit au cours de la place pour les

mois qui s'écouleront depuis la paix, et réciproquement stipuler une augmentation en cas de guerre.

Ordinairement ce profit est déterminé à une somme d'argent; mais rien n'empêche qu'il ne soit d'autres choses évaluables, même d'une part dans les bénéfices à faire sur les objets affectés. Cependant une telle convention seroit plutôt considérée comme une sorte d'association en participation.

De même si le prêteur avoit, au lieu d'argent, de marchandises, stipulé quelqu'avantage pour lui en cas d'heureuse arrivée des objets affectés, ce seroit un profit capable de donner au contrat une consistance légale : par exemple, un capitaine se trouvant en temps de guerre dans un pays neutre, et ayant besoin d'argent, reçoit d'un commerçant 100 livres sterling, qui, au cours moyen en France, ne valent que 2200 francs, il s'oblige de payer à son domicile, en France, 3000 francs, mais seulement en cas d'heureuse arrivée de son navire; cette convention est un véritable prêt à la grosse.

CHAPITRE II.

De la Forme des Contrats à la Grosse.

783. L'objet du contrat à la grosse n'étant

pas seulement de produire une obligation réciproque entre l'emprunteur et le prêteur, mais encore d'assurer à ce dernier un droit de préférence sur les objets affectés au prêt, tout ce qui a pour objet d'attester aux tiers la régularité et la vérité de cette convention, doit être observé scrupuleusement.

Nous allons examiner, dans la première section de ce chapitre, quelles formes externes sont requises pour la preuve du contrat à la grosse; dans la seconde, quelles formes internes, c'est-à-dire, quelles énonciations il doit contenir; dans la troisième, par quelles personnes un emprunt à la grosse peut être fait.

Section première.

Des Formes externes du Contrat à la Grosse.

784. Le contrat à la grosse doit être passé devant notaire, ou, lorsqu'il est fait en pays Com. 311.
étranger, devant le chancelier du consulat, dans les cas où les lois, règlemens et usages lui en donnent le pouvoir; il peut aussi être fait sous signature privée. Celui qu'on allégueroit avoir été consenti verbalement ne pourroit, en cas de dénégation, être prouvé par témoins. Le demandeur dépourvu d'un commencement de preuve par écrit, n'auroit d'autre ressource que de s'en rapporter au serment ou aux livres de son adversaire, parce que la mention de ces

livres deviendroit un aveu écrit. Mais la convention, non rédigée, n'étant pas susceptible d'être revêtue des formalités que nous allons voir être établies dans l'intérêt des tiers, n'auroit d'effet qu'entre les contractans et ne produiroit aucun privilége.

785. Un contrat à la grosse peut être fait à
Com. 313. ordre et négocié par les mêmes voies, avec les mêmes droits et la même garantie que les autres effets de commerce. Le cessionnaire acquiert la créance qui en résulte, avec les mêmes chances et conditions; et si, par l'événement, il y a ouverture au droit d'exiger de l'emprunteur le paiement de tout ou partie de l'emprunt, suivant les règles que nous donnerons ci-après, ce cessionnaire, non payé, sera fondé à recourir contre son cédant dans les formes que nous avons fait connoître n. 428 et suivans.

A cet égard, les règles sur la nécessité de faire le protêt le lendemain de l'échéance, doivent être modifiées suivant la nature des choses. Si le prêt est fait pour un temps déterminé, *tant* de mois, de jours, ou remboursable à *telle* époque, rien ne s'oppose à ce que le porteur par endossement exige le paiement le jour indiqué, ou proteste le lendemain; il doit donc exercer son recours dans les délais fixés pour les lettres de change. Mais si l'époque de remboursement est indéterminée, si le prêt est

fait pour un voyage, jusqu'à *telle* hauteur en mer, le porteur ne peut connoître l'événement, à l'instant même qu'il a lieu, de manière à exiger le paiement ou à protester. Il doit le faire sitôt qu'il en est instruit, et c'est aux tribunaux à apprécier, par les circonstances, les exceptions de déchéance qu'on essayeroit de faire valoir contre lui.

Mais dans le cas de ce recours, le cédant ne peut être contraint à rembourser le profit maritime et n'en est garant que s'il y a stipulation Com. 314. expresse. Il ne doit que l'intérêt ordinaire du capital à compter du jour du protêt, les frais légitimes et leurs intérêts, même le rechange, comme nous l'avons vu, n. 437.

Rien ne s'oppose à ce que le contrat soit au porteur; alors il est cessible de la même manière que les titres au porteur, et tout ce que nous avons dit, n. 490, y est applicable.

786. Dans quelque forme que soit rédigé l'acte de prêt à la grosse, il faut, s'il est fait en France, qu'il soit enregistré, dans les dix jours Com. 312. de sa date, au greffe du tribunal de commerce; et, s'il est fait à l'étranger, que les formalités Com. 234. que nous verrons être exigées pour la validité du prêt fait à un capitaine, soient observées, même lorsque le propriétaire des objets affectés contracte directement, à peine, pour le prêteur, de perdre son privilége.

Ces mesures sont fondées sur l'intérêt des tiers; elles ont pour but d'empêcher qu'on ne soit trompé, en prêtant sur des objets déjà affectés à un prêt, et qu'un commerçant de mauvaise foi, à la veille de faire faillite, ne souscrive des emprunts à la grosse antidatés, au profit de personnes supposées.

La nature et le but de ces précautions apprennent suffisamment que l'inobservation de ces formalités ne feroit aucun obstacle à l'action personnelle que le prêteur exerceroit contre l'emprunteur.

SECTION II.

Quelles Énonciations doit offrir le Contrat de Prêt à la Grosse.

787. Le contrat à la grosse doit énoncer, 1.° le capital prêté et la somme convenue pour le profit maritime; 2.° les objets sur lesquels le
Com. 311. prêt est affecté; 3.° les noms du navire et du capitaine; 4.° ceux du prêteur et de l'emprunteur; 5.° si le prêt a lieu pour un voyage, pour quel voyage, pour quel temps, et, enfin, l'époque du remboursement.

Ce n'est pas que l'acte dans lequel ces énonciations seroient omises ne dût avoir aucun effet, seulement il ne vaudroit pas comme contrat à la grosse; tel seroit un billet simple ou à ordre causé *valeur en grosse aventure*; ce qui

manqueroit à cet engagement, pour en faire un contrat à la grosse, n'empêcheroit pas qu'il n'en résultât la preuve qu'une somme a été prêtée.

Il pourroit même se faire que certaines omissions n'empêchâssent pas l'engagement d'être un prêt à la grosse; si elles ne portoient point sur ce qui touche à son essence, les tribunaux devroient y suppléer.

Le contrat doit, en outre, énoncer les autres clauses dont les parties conviennent, qui ont leur exécution en tout ce qui n'est point à l'essence du prêt à la grosse.

Nous allons offrir quelques développemens sur chacune des énonciations que nous avons indiquées.

§. I.er

Énonciation du Capital prêté et de la Somme convenue pour le Profit maritime.

788. Nous avons fait connoître, n. 758 et suivans, quelles choses pouvoient être prêtées à la grosse, lorsqu'au lieu de consister en une somme d'argent, elles consistent en marchandises. La nécessité d'énoncer, soit la somme prêtée, soit Com. 311.
la valeur des choses livrées à l'emprunteur, est évidente; car, dans ce dernier cas, ce n'est pas des choses prêtées qu'il se rend débiteur, mais de leur estimation convenue. S'il contractoit

l'obligation de rendre ces choses elles-mêmes, ce ne seroit plus un prêt, mais un louage.

L'énonciation du profit maritime n'est pas moins nécessaire pour que le contrat soit un prêt à la grosse. Si quelqu'un prêtoit, sans aucun intérêt, une somme d'argent à un armateur, pour un certain voyage, avec la clause que celui-ci ne seroit pas tenu de la rendre, en cas de perte de son navire par quelqu'accident de force majeure, ce ne seroit qu'un prêt ordinaire, avec donation du capital en cas d'évènement prévu, et cet acte seroit réglé par les principes du droit commun.

Mais une semblable donation devroit être clairement énoncée, et si la fixation du profit maritime avoit été omise, il seroit plus convenable d'y suppléer, que de supposer un don qu'aucune circonstance ne rendroit vraisemblable.

§. II.

Désignation des Choses sur lesquelles on emprunte.

789. Ce que nous avons dit, dans le chapitre
Com. 311. précédent, fait connoître la nécessité d'énoncer les choses affectées au prêt.

La manière la plus simple et la plus certaine de les faire connoître est, sans doute, de les énoncer dans l'acte, afin qu'il ne puisse, après l'événement, s'élever d'incertitude sur ce qui a fait l'objet du contrat.

Ainsi lorsqu'on prête sur un navire, le nom qu'il porte doit être déclaré, c'est le moyen d'en fixer l'identité et de prévenir toutes fraudes. Néanmoins, ni le changement de nom qu'un navire auroit subi à l'insu des contractans, qui l'auroient désigné sous son nom précédent, ni l'emploi d'un nom pour un autre, ne seroient une cause de nullité, dès que l'identité ne seroit pas contestée.

L'erreur sur la qualité d'un navire peut avoir plus d'importance. Dans l'usage du commerce, les navires sont classés selon leur grandeur, et chaque classe, est connue sous un nom qui désigne à l'instant quelle en est la force; ainsi les *bricks*, les *cuters*, les *brigantins*, les *pinques*, les *taranes*, les *felouques*, les *barques*, *bateaux*, etc., sont autant de noms sur l'acception desquels l'usage ne permet point de se méprendre. C'est d'après cette qualification que le prêteur calcule ses chances, un navire plus fort résistant plus long-temps aux dangers qu'un plus foible.

Mais cette régle se modifie encore par le fait que le prêteur auroit, ou vu, ou connu le navire; il n'est admis à se plaindre que si la fausse qualité a diminué dans son esprit l'idée du risque Com. 348.
dont il se chargeoit.

790. Il est d'autres désignations accidentelles qui ne sont pas quelquefois moins importantes.

Com. 334. Ainsi, on doit faire connoître au prêteur si le navire est armé en course, ou s'il est armé en course et en marchandises. Lorsque ces circonstances n'ont pas été déclarées, et que le navire poursuivant un ennemi, qu'il eût pu éviter, vient à être pris lui-même, le prêteur peut justement prétendre que cette perte est causée par la faute de l'emprunteur.

On énonce quelquefois, dans ces cas, le nombre d'hommes et de canons dont le navire est armé. Cette déclaration n'est pas de nécessité, mais si elle est fausse, le prêteur peut, suivant les circonstances, être déchargé des risques.

Nous avons parlé, n. 656, des voyages sous escorte; les parties peuvent en faire une condition du contrat. Elle est censée exister par cela seul que l'emprunteur a déclaré que le navire voyageoit ainsi; mais si rien n'a été dit à cet égard, l'emprunteur n'est pas responsable des évènemens que cette précaution eût pu éviter.

L'escorte annoncée est, à moins de convention ou déclaration contraire, présumée être de la nation à qui appartient le navire désigné dans le contrat. L'engagement seroit violé, si un navire français qu'on auroit déclaré escorté, naviguoit sous la protection de navires espagnols.

791. Il est convenable que les marchandises

affectées au prêt soient désignées d'une manière qui en fasse connoître l'identité, qui mette le prêteur à même d'apprécier les risques particuliers que la nature de ces choses peut lui imposer, si elles sont exposées, par cette nature, Com. 355.
à détérioration ou diminution, ou si elles sont sujettes à coulage; autrement le prêteur ne répondroit point des pertes qui en résulteroient.

Il est de même naturel que si l'on emprunte sur des choses qui consistent en poids, nombre et mesure, on en fasse la désignation.

Cependant le vague ou l'omission de ces énonciations n'annulleroit pas le contrat; toutes les fois que d'autres circonstances font connoître l'objet du prêt, le but est atteint. Par exemple, que l'emprunteur se soit borné à dire qu'il empruntoit *telle* somme à la grosse sur *tel* navire, il peut s'élever, sans doute, la question de savoir si le prêt a été fait sur le corps du navire ou sur les marchandises; mais si l'emprunteur n'ayant aucun intérêt dans le navire, en avoit au contraire dans le chargement, il seroit évident qu'il n'a voulu affecter que les objets chargés.

On peut aussi affecter les choses que l'on possède sur *tel* navire, et, pourvu, qu'en cas de perte, on prouve qu'on en avoit pour une valeur égale à la somme prêtée, le contrat est valable; mais si on a emprunté sur *tels* objets chargés dans *tel* navire, et qu'on ne les y ait pas chargés, l'existence d'autres objets, quel qu'en puisse

être le prix, ne rend point le contrat valable. Il importeroit peu que les choses chargées fussent des matières avec lesquelles pourroit être fabriquée celle qui a été désignée dans le contrat, par exemple, qu'un prêt ayant été fait sur de la farine, on eût chargé du bled; ou des choses qui se composent de matières désignées au contrat, par exemple, qu'un prêt ayant été fait sur des laines, on eût chargé des pièces de drap: le bled converti en farine, la laine convertie en draps, sont des espèces nouvelles.

Mais il n'en seroit pas ainsi d'un prêt fait sur du bled désigné en sacs, et qui se trouveroit simplement entassé dans le navire; le déballage ne produiroit aucun changement.

On pourroit même aller, par suite de ce principe, jusqu'à dire qu'un prêt ayant été fait sur des lingots d'or ou d'argent, l'emprunteur qui les auroit convertis en vaisselle, en piastres, ou en quadruples, ne seroit pas censé avoir substitué une chose à une autre, parce que la vaisselle, les piastres et quadruples peuvent se réduire en lingots, et que la matière ne change pas.

Nous avons vu, n. 768, qu'on pouvoit emprunter sur des objets que les contractans ne connoissoient pas, et même sur des objets qui n'appartenoient pas encore à l'emprunteur, et
Com. 337. que celui-ci se proposoit d'acheter. Une désignation individuelle n'est pas possible dans ce

cas; on doit déclarer, alors, le genre ou espèce de choses qui seront affectées au prêt, et, au moins, désigner le navire, le capitaine, ou offrir tout autre moyen de reconnoître ce qui est aux risques du prêteur.

792. Les principes que nous avons donnés, n. 170, font connoître assez que le prêt à la grosse sur des marchandises destinées à entrer en France par fraude ou contrebande, seroit considéré dans les tribunaux français, quels que fussent les contractans, comme une convention illicite; mais qu'ils ne verroient pas avec la même défaveur un semblable prêt sur des marchandises destinées à la contrebande en pays étranger.

On devroit encore moins considérer comme illicite le prêt à la grosse fait par un Français sur des effets appartenans aux sujets d'une nation ennemie. Si jamais l'Europe éprouve le fléau de la guerre, il faut espérer que les souverains ne forceront pas leurs sujets à se considérer comme réciproquement ennemis; que les relations commerciales entre les individus, lorsqu'elles ne seront ni le moyen, ni le voile de trahisons, ne seront plus considérées et punies comme des crimes d'État, et, qu'au contraire, le commerce consolera les peuples et sera, pour leurs chefs, un moyen de rapprochement.

Il est constant, au reste, que si un prêt avoit

été fait sur des objets destinés à entrer en fraude dans un pays étranger, ou appartenans à des sujets de puissances en guerre, il ne faudroit pas que les risques particuliers résultant de ces circonstances eûssent été dissimulés et que le prêteur eût dû avoir un juste motif de croire que les choses affectées n'étoient pas exposées au danger de la confiscation.

C'est par suite de ces principes que si les marchandises de l'emprunteur ont été, de son consentement, chargées sur le tillac, le prêteur doit en être instruit, puisqu'en cas de jet elles ne lui seront pas payées. En un mot, toute réticence qui peut tendre à diminuer l'opinion du risque, est sévèrement interdite.

793. Le contrat détermine assez souvent la valeur des objets affectés au prêt, mais on peut l'omettre sans aucun inconvénient. Seulement si elle n'avoit pas été faite, le prêteur à qui l'emprunteur opposeroit, pour se dispenser du remboursement, que les objets affectés au prêt ne sont point arrivés, qu'ils sont perdus ou détériorés, auroit droit d'exiger que celui-ci
Com. 329. justifie que la valeur de ces objets étoit égale à la somme prêtée, tandis que si l'évaluation avoit été faite, elle seroit crue jusqu'à preuve contraire.

Quelquefois on stipule que les parties s'en tiendront à l'estimation, et de là naît la ques-

tion de savoir si ce pacte exclut toute réclamation du prêteur. Ce seroit consacrer une injustice et faciliter les fraudes que d'établir une fin de non-recevoir absolue Mais le prêteur qui acquiesce à une telle condition doit s'imputer de s'en être rapporté à la bonne foi de l'emprunteur ; on ne doit donc l'écouter qu'autant qu'il prouveroit être victime d'une fraude véritable. On suivroit, à cet égard, le principe général de droit, que le dol ne se présume point, qu'il doit être prouvé par celui qui l'allègue, et que les tribunaux ne doivent admettre la preuve testimoniale, dans ce cas, que d'après des présomptions graves, précises, concordantes, dont l'appréciation est abandonnée à leur conscience. Civ. {1116. 1353.

Quant à l'emprunteur, on sent qu'il n'est pas recevable à prétendre que les objets affectés valoient davantage, pour empêcher le ristourne des prêts subséquens, dans les cas dont nous parlerons au chapitre cinquième. Il est juste qu'il supporte la peine de son inadvertance. S'il n'y a pas une fin de non-recevoir aussi absolue contre le prêteur, c'est qu'il n'a pas présidé à l'estimation et n'a pas eu, autant que l'emprunteur, les moyens de ne pas se tromper.

§. III.

Énonciation du nom du Navire et du Capitaine.

794. Lorsque le prêt à la grosse est fait sur un navire, la nécessité de le désigner se confond avec celle de désigner la chose sur laquelle on emprunte; ainsi nous n'avons plus rien à dire sous ce rapport.

Com. {311. 324. Mais quand le prêt est fait sur des marchandises, il est convenable de désigner le navire dans lequel on les a chargées. Tout ce que nous avons dit, n. 789 et suivans, doit servir de règle; il nous reste seulement à ajouter que le porteur a droit de stipuler la faculté de mettre, si bon lui semble, ses marchandises sur un autre navire : c'est d'après les règles communes des conventions qu'on jugeroit si et comment il auroit abusé de cette faculté.

Le navire étant le lieu des risques, il semble peu probable que la désignation en soit omise. Cependant, si elle l'étoit, on ne pourroit en induire aucune nullité de la convention; seulement on devroit en conclure que le prêteur s'en est rapporté à l'emprunteur, de même que s'il l'eût formellement autorisé à charger sur *tel* navire.

On peut prêter à la grosse sur des marchandises chargées dans plusieurs navires dénommés. Il est important de s'expliquer assez clairement

pour qu'on sache si le prêt est fait divisément ou conjointement.

Le prêt est fait divisément, lorsqu'on déclare que l'on prête 20,000 francs sur les marchandises qu'a le prêteur dans les navires la *Thétis* ET le *Triton;* savoir, 15,000 francs sur le premier et 5000 francs sur le second.

Le prêt est fait conjointement dans deux cas: 1.° si l'on prête 20,000 fr. sur les marchandises de la *Thétis* OU du *Triton;* le premier expédié des deux navires est celui dont les marchandises sont affectées au prêt; s'ils partent ensemble, tous deux sont affectés; 2.° si l'on prête 20,000 fr. sur le chargement de la *Thétis* ET du *Triton*, le chargement de l'un et de l'autre est affecté, quoiqu'ils ne partent pas ensemble.

795. L'indication du nom du capitaine est encore un moyen de désigner le navire; il est Com. 311.
donc convenable que le contrat la contienne. Ce que nous avons dit sur l'erreur de dénomination du navire s'appliqueroit à ce qui concerneroit le nom du capitaine.

Dans la règle, l'emprunteur qui auroit désigné *tel* capitaine, ne pourroit appliquer le contrat à un navire, quoique portant le nom indiqué, qui seroit commandé par un autre; mais, dans l'usage, on ne manque jamais d'ajouter au nom du capitaine les mots *ou autre pour lui.* Cette clause, dont l'effet est de permettre à l'em-

prunteur, même avant le départ et sans le concours du prêteur, de confier le navire à un autre que celui qui est expressément désigné dans le contrat, lève toute difficulté : néanmoins, elle ne se suppose pas, il faut qu'elle soit écrite.

L'omission du nom du capitaine n'auroit pas plus d'inconvéniens que celle du nom du navire; le prêteur seroit présumé avoir laissé à l'emprunteur le droit de choisir celui que bon lui sembleroit, et même de le changer.

§. IV.

Désignation du Prêteur et de l'Emprunteur.

796. Il n'est point d'acte qui puisse avoir son effet si l'on ignore entre quelles parties il est passé, puisqu'il n'imposeroit d'obligations et ne
Com. 311. donneroit de droits à personne. Ainsi le contrat doit présenter le nom de l'emprunteur.

Mais l'omission du nom de celui qui a compté les sommes ou valeurs prêtées empêcheroit-elle l'obligation de l'emprunteur désigné? Sans doute il n'existeroit pas d'obligation si quelqu'un déclaroit simplement qu'il a emprunté ou qu'il paiera *telle* somme affectée sur *tels* objets. Aucun créancier n'étant désigné, et l'écrit n'annonçant point que l'obligation est au profit du porteur, la seule détention ne seroit pas une preuve de propriété.

Un acte aussi imparfait pourroit être considéré, toute fois, contre l'emprunteur, comme un commencement de preuve par écrit en faveur de celui qui, l'ayant en main, se prétendroit créancier. Civ. 1347.

Mais on a vu, n. 785, que le contrat pouvoit contenir obligation de payer *au porteur*. La nécessité d'indiquer le prêteur ne s'oppose point à ce qu'une telle clause ait son effet; car, de deux choses l'une, ou le contrat énonce que *telle* personne a prêté, et que l'emprunteur paiera à elle, ou au *porteur;* ou la première de ces énonciations ne se trouve point. Au premier cas, le prêteur est expressément désigné; au second, c'est le porteur qui est présumé avoir prêté lui-même, ou par un mandataire.

797. Nous avons dit que le nom de l'emprunteur ne pouvoit jamais être omis impunément, et la raison en est sensible.

Il peut se faire que celui qui emprunte n'agisse qu'au nom d'un autre, c'est-à-dire, en qualité de commissionnaire. Les principes que nous avons donnés, n. 555 et suivans, le rendront sans doute obligé comme s'il eût traité lui-même; mais comme un commissionnaire ne nomme point son commettant, il peut arriver que la qualité de celui-ci soit telle qu'elle expose les objets affectés au prêt à des périls particuliers. Par exemple, la guerre se rallumant entre

la France et l'Angleterre, *Pierre*, sujet du Roi de France, a des marchandises à Cadix, sur lesquelles *Jacques*, son commissionnaire, prend des sommes à la grosse de *Paul*, Napolitain. Ces mêmes marchandises, qui, si elles étoient la propriété d'un Espagnol, sujet d'une nation neutre, ne se trouveroient point exposées à la prise de la part des Anglais, courent ce risque comme propriété française. Dans ce cas, pour concilier ce qu'exige la bonne foi avec l'intérêt du commerce, qui, souvent, commande qu'un
Com. 332. commissionnaire ne nomme point son commettant, l'emprunteur doit indiquer s'il agit pour lui-même ou par commission. Le prêteur, averti par ce moyen, de la possibilité que, dans ce dernier cas, les choses affectées au prêt appartiennent à un sujet de puissance belligérante, peut faire les questions qu'il juge à propos, et, s'il n'est pas satisfait, refuser de prêter.

§. V.

Désignation du Voyage et du Terme de Remboursement.

798. Le navire affecté au prêt, ou sur lequel sont ou seront chargées les marchandises affectées, peut être expédié en course ou en voyage. Nous avons indiqué, n. 596, quel étoit l'objet de la course; et il est facile de connoître les dangers auxquels est exposé un navire ainsi expédié, qui, loin d'éviter les

attaques de l'ennemi, doit aller les provoquer. Il est donc nécessaire de faire connoître cette circonstance et d'expliquer si c'est pour la course Com. 311.
ou pour un voyage qu'on emprunte.

La présomption est, en général, qu'on emprunte simplement pour voyage, et c'est dans ce sens que devroit être expliqué le silence des parties. Néanmoins, les circonstances, et ce que les contractans savoient ou pouvoient savoir, auroient une grande influence, dans ce cas, comme dans une infinité d'autres.

Si le prêt a lieu pour voyage, il faut encore déclarer pour quel voyage. Cette énonciation est d'une grande importance, puisque nous verrons que le voyage indiqué dans le contrat de prêt à la grosse ne seroit pas remplacé par un autre.

A cet égard, il ne faut pas confondre le voyage convenu avec le voyage entrepris; l'exemple donné, n. 779, a dû rendre cela sensible.

Il en est de même lorsque le prêt est fait pour un temps limité; les deux points *extrêmes* de ce temps forment dans le voyage entrepris, les termes constitutifs du voyage convenu. Par exemple, un prêt est fait pour trois mois sur un navire destiné à une plus longue navigation, et qui, dans le fait, navigue beaucoup plus long-temps; le temps de trois mois forme ici le voyage convenu, différent de celui du navire.

Ainsi le voyage convenu, lorsqu'il n'est pas la même chose que le voyage entrepris, en est une partie, mais il n'en est pas moins entier par lui-même, il n'en fait pas moins un tout qui peut être, au besoin, divisé.

On ne peut présumer de contrat dans lequel soient omis, tout ensemble, le lieu et le temps des risques. Mais si le cas se présentoit, il faudroit examiner les clauses et les circonstances du fait, pour tâcher de connoître l'intention des parties.

Section III.

Par quelles Personnes peut être souscrit un Emprunt à la grosse.

799. Dans la règle, le droit d'emprunter à la grosse sur une chose, ne peut appartenir qu'à celui qui en est propriétaire, puisque cette convention produit une affectation réelle de cette chose à la sûreté du prêteur. Si elle appartient à plusieurs, tous, ou au moins la majorité, doivent avoir résolu cet emprunt.

Mais nous avons dit, n. 621, qu'une conséquence des principes sur la copropriété des navires, étoit que quelques copropriétaires pûssent, dans certains cas, emprunter à la grosse sur la part de celui ou de ceux qui seroient en retard de fournir le contingent

nécessaire aux réparations ou armement du navire.

Le capitaine, par le seul fait de sa préposition et sans qu'il ait d'intérêt dans le navire, a aussi le droit de l'affecter à un prêt à la grosse. On a vu d'abord, n. 631, que lorsqu'un navire a été frêté par les armateurs, ou par le capitaine, avec leur consentement, si tous, ou quelques-uns, étoient en retard de fournir leur contigent pour le mettre en état, ce dernier pouvoit emprunter à la grosse sur les parts des refusans. Il peut aussi, pendant le voyage, emprunter sur le corps, les agrès et apparaux du navire, pour le radouber et pour tous les autres besoins de sa navigation, et même sur les marchandises du chargement, puisqu'il auroit le droit de les vendre ou de les mettre en gage.

Ces exceptions sont fondées sur l'intérêt du commerce maritime et la célérité nécessaire à toutes ses opérations. Mais, par cela même, il n'est pas convenable de les étendre à d'autre cas.

Ainsi l'emprunt à la grosse qu'un capitaine feroit sur tout ou partie du navire, pour compléter le chargement ou pour ne pas retourner à vide, quand même des avis et procès-verbaux constateroient l'avantage d'une telle opération, n'obligeroit point celui ou ceux pour le compte desquels il l'auroit fait; le prêteur seroit réduit à des droits personnels contre le Com. 321.

capitaine, ou à n'exercer contre les refusans que les actions que celui-ci auroit lui-même.

800. Les conditions sur la forme et la publicité du contrat à la grosse dont nous avons parlé dans la première section de ce chapitre, suffisent évidemment lorsque l'emprunt étant fait par le propriétaire des objets affectés, il ne s'agit que de mettre les tiers à même de n'être pas trompés. Mais lorsque l'emprunt est fait par un capitaine de navire, dans les circonstances que nous venons d'indiquer, il est naturel d'exiger d'autres précautions pour empêcher que ses commettans ne soient victimes de son imprudence, dont les tiers profiteroient, ou de sa fraude, dont ils seroient complices.

Ainsi le capitaine ne peut emprunter à la grosse, soit sur le navire, soit sur le chargement ou autres objets qui sont sous sa direction, dans le lieu de la demeure des armateurs, sans leur autorisation écrite, ou leur
Com. 321. intervention dans l'acte.

S'il est forcé d'user de cette ressource hors de cette demeure, il doit en faire constater
Com. 269. la nécessité par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, indiquant les circonstances et les causes qui rendent l'emprunt nécessaire, prendre ensuite l'autorisation du tribunal de commerce du lieu, ou, à défaut, du juge de paix, si c'est en France; et, si c'est en

pays étranger, celle du consul français, ou, s'il n'en existe point, du magistrat des lieux.

Ces sortes d'emprunts se font quelquefois par lettres de change que le capitaine tire au profit ou à l'ordre du prêteur, sur les propriétaires du navire, et dont le paiement est subordonné à la condition d'heureuse arrivée, comme nous l'avons dit, n. 336. De quelque manière qu'ils soient faits, il est nécessaire que la cause du prêt soit énoncée et que les pièces justificatives accompagnent le titre, autrement les propriétaires refuseroient légitimement de l'acquitter.

Dans les cas que nous avons indiqués, n. 631 et 799, une simple ordonnance du juge, après sommation, est suffisante. Com. { 233. 322.

801. Les armateurs ne peuvent refuser d'acquitter les engagemens pris pour ces causes et avec ces précautions, sous prétexte qu'ils entendent contester ce qu'a fait le capitaine : par exemple, qu'ils étoient présens ou avoient un commissionnaire dans le lieu de l'emprunt, et que cependant le capitaine ne les a pas consultés, ou qu'il avoit reçu une défense expresse d'emprunter, ou que l'emprunt n'étoit pas réellement nécessaire et que le capitaine a supposé des besoins, s'ils ne prouvent à la fois et sa fraude et la complicité du prêteur. Ils ne seroient pas même fondés à se libérer, dans ce cas, d'un prêt dont la nécessité et la régularité sont bien

établis, en offrant le délaissement du navire et du fret.

Mais les prêteurs qui, ne représentant pas les pièces justificatives, ou qui, même en les représentant, sont prouvés être de mauvaise foi, n'ont de droit ni contre les armateurs, ni sur
Com. 321. le navire ou son frêt, à moins qu'il n'en appartienne une partie au capitaine, devenu par là leur seul obligé, et alors leurs droits sont réduits à sa part.

Au surplus, la régularité des pièces en faveur des prêteurs et leur bonne foi n'empêchent point les armateurs de soumettre à l'examen la conduite du capitaine. Il leur doit compte, non-seulement des fonds, mais de la légitimité de l'emprunt; et comme il pourroit avoir trompé les magistrats et le prêteur, il n'est pas admis à se justifier par le seul rapport de pièces régulières.

Ainsi le capitaine qui emprunte sans néces-
Com. 236. sité est susceptible de poursuite criminelle. A plus forte raison, s'il avoit dissipé les deniers
Pen. 408. dont l'emprunt auroit eu pour objet les besoins du navire.

CHAPITRE III.

Quand le Prêteur à la grosse peut exiger son Paiement.

802. Dès que l'événement qui fixe l'exigibilité du prêt est arrivé, le prêteur a droit de demander son remboursement. Ce droit peut encore être ouvert, quelquefois, avant l'événement convenu, lorsqu'un fait personnel à l'emprunteur, ou dont les suites retombent sur lui, a rendu l'événement impossible, ou apporte quelque changement aux chances que le prêteur a entendu courir.

Nous allons, en conséquence, diviser ce chapitre en deux sections; dans la première, nous parlerons de l'exigibilité arrivée par l'effet même de la convention; dans la seconde, nous ferons connoître dans quelles circonstances les risques sont réputés finis, quoique l'époque déterminée par le contrat ne soit pas encore arrivée.

Section première.

De l'Exigibilité déterminée par la Convention.

803. C'est un principe essentiel au contrat à la grosse, et qui le distingue du contrat d'assurance, dont nous parlerons dans le titre sui-

vant, que les risques sont toujours censés exister tant que le navire n'est pas arrivé à sa destination. Le prêteur n'est qu'un créancier conditionnel, dans le cas seulement d'heureuse arrivée des objets affectés; c'est à lui de prouver que cette condition est accomplie.

La manière dont le prêteur peut exercer son droit, varie selon la convention. Si le prêt étoit pour *tant* de mois, ou payable à *telle* époque déterminée, ou quand le navire seroit à *telle* hauteur dans son voyage, le prêteur n'auroit rien à prouver, sinon qu'au terme convenu, pour la fin des risques, les choses affectées n'étoient pas péries. Alors, quand même on n'en auroit aucune nouvelle postérieure, s'il est prouvé qu'elles n'ont pu périr qu'après le temps, ou au-delà du lieu des risques, par exemple, que le navire a été rencontré depuis, la condition est accomplie. Mais s'il ne peut faire cette preuve, le navire est présumé être péri dans le temps et dans le lieu des risques.

Si le prêt a été fait pour un voyage déterminé, par exemple, sur un navire allant du Hâvre à Ostende, l'arrivée de ce navire dans le port d'Ostende, prouvée par le prêteur, fonde son droit d'exiger le paiement.

Si le voyage convenu est d'*aller* et *retour*, par exemple, si l'on a prêté sur un navire allant de Bordeaux à Saint-Domingue et revenant de Saint-Domingue à Bordeaux, et que le navire ne

fasse point de retour, le prêteur peut exiger son paiement entier, quand même ce seroit par force majeure qu'auroit lieu le défaut de retour, parce que la mise à la voile est considérée comme exécution du contrat. Ce qui a été dit, n. 778, sur les différentes clauses relatives aux risques, dispense de plus longs développemens.

Une fois que le voyage est achevé par l'arrivée, aucun prétexte ne peut le proroger, même le cas où la convention ayant permis de se rendre à *tel* lieu intermédiaire, le capitaine voudroit aller du port de décharge à ce lieu intermédiaire, dans lequel il ne s'étoit pas arrêté. Ainsi un navire a été expédié du Hâvre à Cadix, il est convenu qu'il pourra faire échelle où le capitaine jugera à propos, et notamment toucher à Lisbonne; le navire se rend à Cadix sans s'arrêter, puis, remettant à la voile, revient à Lisbonne et périt dans cette traversée; les risques ne seront point pour le prêteur. La destination étoit à Cadix; le navire y est arrivé, le risque s'y est terminé. La relâche à Lisbonne étoit une faculté dont l'emprunteur n'a pas usé quand il pouvoit. L'intention des parties n'a pas pu être qu'il en usât, autrement que pendant le voyage; or il en en a usé quand il ne le pouvoit plus, quand le voyage étoit fini.

Section II.

De l'Exigibilité occasionnée par le fait de l'Emprunteur.

804. Le prêteur n'a, quelquefois, pas besoin de faire preuve que l'époque d'exigibilité fixée par le contrat est arrivée, il lui suffit d'établir que par un fait dont l'emprunteur doit supporter les suites, les risques ont cessé d'être à sa charge. Il ne suffit pas, en effet, pour que le prêteur supporte les risques, qu'ils aient la qualité que nous avons examinée dans les n. 774 et suivans, il faut encore qu'ils arrivent dans le lieu convenu.

Nous n'entendons pas, par ce mot, la mer, dont les dangers sont les seuls que le prêteur prenne à sa charge; mais le navire, le voyage et la route.

Lorsqu'un prêt a été fait sur *tel* navire, ou sur les agrès et apparaux de *tel* navire, ou lorsqu'un prêt a été fait sur des marchandises qu'on annonçoit chargées ou devoir être chargées sur
Com. 324. *tel* navire, cette désignation individuelle étant l'ouvrage d'un consentement commun, l'emprunteur ne peut, de sa propre volonté, en substituer un autre sans que le prêteur ait donné son consentement soit d'avance, soit au moment où il s'agit de faire la substitution. Peu importeroit qu'il prouvât que le navire substitué étoit aussi, et même meilleur; le prêteur

seroit fondé à dire qu'il avoit confiance dans *tel* navire, et qu'il n'a pas voulu courir de risques sur *tel* autre, quel qu'il fût. Il en seroit de même quand le navire désigné et le navire subrogé périroient; le lieu des risques ayant une fois changé, le prêteur cesse d'en répondre.

Lorsque le navire n'a pas été désigné, nous avons vu, n. 794, que l'emprunteur étoit maître d'en choisir un, pourvu que ce choix n'expose pas le prêteur à des risques extraordinaires; ce choix fait, le navire est présumé choisi par l'une et l'autre, et ne peut plus être changé.

Nous avons ajouté, que le changement de capitaine ne produiroit point, en général, les mêmes effets. Néanmoins, quelque liberté que la convention ou l'usage accorde à cet égard, il faudroit que le remplaçant eût les qualités que nous avons indiquées, n. 625; car si c'étoit un simple officier, à qui, sans nécessité, le commandement du navire eût été laissé, le prêteur ne seroit pas responsable du sinistre qu'on pourroit imputer à l'impéritie d'un tel conducteur. Il a dû croire que le navire seroit commandé par un chef d'une capacité reconnue; et la réception dans les formes établies par les règlemens en est une présomption légale.

805. Nous avons expliqué précédemment ce qu'on entendoit par voyage et route convenus. Si un prêt étant fait sur corps et facultés, ou sur

l'un ou l'autre, d'un navire expédié pour Saint-Domingue, au lieu de s'y rendre, le capitaine va à la Martinique, dès le moment qu'il a perdu de vue sa direction et qu'il a pris la route de la Martinique, il a changé le voyage convenu. Si un navire, dans les mêmes circonstances, sans perdre de vue sa destination, suit une route autre que celle qui est usitée, ou qui lui est permise par le contrat, dans ce cas, dans le précédent, les risques cessent d'être à la charge du prêteur; à l'égard duquel il en est comme si les objets étoient arrivés à bon port.

Il importe peu que le navire reprenne ensuite le voyage ou la route convenus; l'emprunteur ne seroit pas fondé à soutenir que la condition des parties est restée la même, que ce déroutement ou ce voyage intermédiaire n'a occasionné aucune perte, puisque les choses sont rétablies dans leur premier état. La rupture ayant, à l'instant même, produit l'effet de terminer les risques, ils ne peuvent plus recommencer à courir sans une nouvelle convention.

Vainement l'emprunteur à qui la faculté de faire échelle auroit été accordée, prétendroit-il que dès qu'il pouvoit légitimement faire séjourner le navire pendant quelque temps dans un lieu quelconque de sa route, il a pu employer ce temps à faire un voyage intermédiaire, pourvu qu'en bon état de navigation, il ait repris le voyage ou la route convenus.

Ce changement peut, sans doute, n'avoir eu aucune influence sur les événemens postérieurs, mais ce n'est pas le cas de dire qu'une faute qui ne cause point de préjudice ne doit avoir aucune suite. Le contrat à la grosse est un contrat de droit étroit dans tout ce qui tient à l'exécution de ses clauses, et dès l'instant que les choses affectées au prêt ont été exposées à des risques maritimes d'une manière autre qu'il n'a été convenu, le prêteur doit cesser d'en répondre.

Peu importeroit encore que ces changemens se fussent faits à l'insçu de l'emprunteur ou malgré lui; par exemple, par malice ou faute du capitaine, l'emprunteur ne seroit admissible à en exciper qu'autant que la convention auroit mis ces fautes à la charge du prêteur.

806. Mais la force majeure peut devenir une excuse pour l'emprunteur et faire que ces divers évènemens ne terminent pas les risques. Ainsi le navire sur lequel on devoit charger les marchandises affectées, étant déclaré innavigable en route, l'emprunteur peut, aux risques du prêteur, placer les objets affectés au prêt, dans un autre navire. Les frais de déplacement et replacement sur le navire substitué, et même la détérioration qui en résulte, sont des avaries que doit supporter ce dernier.

De même, les ruptures de voyage, changemens

de route ou de voyage causés par les événemens que nous avons expliqués, n. 639 et suivans, n'auroient aucune influence pour faire cesser les risques.

807. Il en est de même, à plus forte raison, du cas où le contrat autoriseroit ces changemens. Les parties étant maîtresses de modifier et étendre à leur gré les risques que l'une veut prendre à la décharge de l'autre, rien n'empêche qu'il ne soit convenu que le navire pourra s'arrêter où bon lui semblera, sans que cette relâche opère la fin du voyage. C'est ce qu'on nomme clauses *de faire échelle, dérouter et rétrogader*. Elles attribuent à l'emprunteur la liberté de s'arrêter, non-seulement dans la route, mais encore dans le pays pour lequel l'expédition est destinée, quand ce pays est composé de plusieurs lieux distincts où l'on peut avoir des opérations commerciales à faire, d'y décharger les marchandises affectées au prêt, d'en charger d'autres qui seront substituées aux premières.

Ces clauses ne doivent point être confondues avec la faculté de changer le voyage. Le capitaine a bien le droit de se détourner de la route pour toucher à quelque port à droite ou à gauche, pour y décharger des marchandises et en charger d'autres à la place, d'aller et de revenir d'un port à l'autre, quelqu'éloigné qu'il

soit de la route ordinaire, même en rétrogradant, mais il faut que le navire revienne à sa route pour se rendre à la destination exprimée au contrat; en un mot, il ne peut changer entièrement le *voyage*.

La clause indéfinie de pouvoir naviguer *partout* est plus étendue; elle n'a ordinairement lieu que dans les prêts faits pour un temps limité; mais si elle avoit été stipulée sans limitation de temps, on suivroit la règle que nous avons donnée n. 778.

Il importe peu que l'effet éventuel de telles clauses puisse être de prolonger ou d'accroître considérablement les risques du prêteur. Elles ne sont ni prohibées par la loi, ni contraires à la nature du contrat; l'usage a donné à chacune un sens sur lequel on se trompe rarement, et, dans le doute, elles doivent être interprétées Civ. 1161. par l'objet principal qui les a dictées.

CHAPITRE IV.

Comment le Prêteur peut exiger son Paiement.

808. Lorsque le droit du prêteur de demander son remboursement est ainsi ouvert, soit par l'arrivée heureuse des choses sur lesquelles il a prêté, ou leur existence au lieu et au temps

désigné pour la fin des risques, soit par la cessation de ces mêmes risques, résultant de la faute de l'emprunteur, le capital et le profit maritime doivent être payés.

Nous allons faire connoître, dans ce chapitre, quelles poursuites le prêteur peut exercer contre l'emprunteur, et quels droits il a sur les choses affectées au prêt.

SECTION PREMIÈRE.

Des Poursuites que le Prêteur peut diriger contre l'Emprunteur.

809. L'emprunteur qui n'a aucune des exceptions et déductions que nous ferons connoître dans le chapitre suivant, n'est pas admis à refuser le remboursement sous prétexte que sa spéculation a été sans succès, qu'il a perdu tout ou partie de son chargement, ou que la valeur en est singulièrement diminuée par des événemens autres que ceux dont répond le prêteur, ni à offrir de se libérer en une partie du chargement, à moins que cela n'ait été convenu; c'est la conséquence de ce qu'on a vu, n. 207.

Le paiement doit être fait en la monnoie qui a cours dans le lieu de la stipulation et au moment où il s'effectue, si aucune circonstance ne porte à croire qu'on ait entendu une autre monnoie, conformément aux règles que nous avons données, n. 202 et suiv.

Il s'ensuit que si l'emprunt fait en pays étranger, ou même dans les îles françaises qui ne seroient point encore assujéties au système monétaire du royaume, étoit payable en France, la réduction en seroit faite suivant le cours du change du lieu et du jour de la stipulation, constaté de la manière indiquée n. 438.

810. L'emprunteur peut être poursuivi à l'instant même que le terme est arrivé, s'il n'a pas stipulé un délai; mais, dans l'usage, on ne manque jamais de lui en accorder, suivant les circonstances. Quelle que soit, au reste, la cause qui l'empêche de s'acquitter sur le champ, l'intérêt maritime, même quand il auroit été stipulé à *tant* par mois, ne continue pas de courir; il cesse avec les risques, et l'emprunteur ne doit que l'intérêt ordinaire du jour de la demande, à moins d'une convention expresse qui le fasse Civ. 1154.
courir de plein droit.

Le paiement doit être fait au lieu où se trouve le navire quand le risque finit. S'il ne se trouve personne dans ce lieu à qui le principal et les intérêts puissent être payés, l'emprunteur a le choix ou de faire le dépôt judiciaire de l'argent, ou de le conserver, et, dans ce dernier cas, il ne doit aucun intérêt jusqu'à son arrivée, quand même il en auroit été stipulé en cas de retard. Mais cet argent est à ses risques; et si, pour remplir ses engagemens, il fournissoit volontai-

rement des lettres de change, elles seroient pour son compte, à moins qu'il ne l'eût fait par ordre du créancier ; c'est la conséquence des principes expliqués n. 583.

Com. {432. 434.} Toute action résultant d'un prêt à la grosse est prescrite par cinq ans, à compter de la date du contrat, s'il n'y a pas eu, dans l'intervalle, cédule, obligation, arrêté de compte, ou interpellation judiciaire.

SECTION II.

Des Droits du Prêteur sur les Choses affectées au Prêt.

811. Le prêteur a privilége, pour tout ce qui
Com. 320. lui est dû, sur les choses affectées au prêt, par la seule force du contrat revêtu des formalités que nous avons expliquées ci-dessus, sans qu'il ait besoin de justifier que ses fonds ont réellement été employés à l'objet indiqué.

Nous ferons connoître, dans le titre VII, le rang du prêteur à la grosse sur un navire.

Lorsque le prêt est fait sur le chargement, le prêteur n'est primé que par les droits de douanes ou autres semblables dus au trésor public, par les frais de transport des marchandises du port au navire, de chargement, déchargement, magasinage, frêt et sommes dues pour contribution aux avaries communes.

Le vendeur des marchandises ne peut pré-

tendre aucune préférence, conformément aux principes que nous avons donnés, n. 291, et qui recevront leur développement lorsque nous traiterons de la revendication dans les faillites. A plus forte raison le prêteur est préféré à celui auquel l'emprunteur auroit cédé une part quelconque du chargement affecté au prêt, sauf l'action en escroquerie de cet acheteur contre le cédant, qui lui auroit vendu une chose dont il n'étoit pas libre propriétaire. Cet acheteur ne pourroit prétendre que les meubles n'ayant aucune suite par hypothèque, la part qu'il a achetée est libre de toutes dettes de son vendeur; car, précisément, les choses vendues, au préjudice du privilége, ne sont point encore sorties des mains de ce dernier.

On peut, à l'aide de ces principes, décider que si l'acheteur de partie d'un chargement empruntoit à la grosse, sur cette part restée dans le navire où elle étoit lors de la vente, le vendeur seroit préféré au prêteur; les objets cédés n'étant jamais sortis de sa main, il auroit un droit de rétention qui le rendroit préférable à tous créanciers.

Section III.

Du concours de plusieurs Prêteurs à la grosse.

812. Il peut y avoir plusieurs emprunts successifs sur le même objet; on distingue encore

si c'est sur le navire ou sur des marchandises.

L'emprunt fait sur le navire, pour le dernier voyage, est préféré à celui qui a été fait
Com. 323. pour un précédent. Mais l'on ne doit point considérer comme prêt nouveau les sommes laissées par continuation ou renouvellement de prêts antérieurs. Il est à présumer que les deniers du dernier prêteur ont mis le navire en état de faire le voyage, ce qu'on ne peut dire qu'improprement de ceux qui, prêtés à l'occasion d'un premier voyage, ont été laissés par renouvellement ou continuation pour un second. Cette raison est si puissante, qu'un créancier seroit admis, pour écarter la préférence prétendue par un autre, à justifier que le prêt qu'on présente comme le plus nouveau, n'est qu'un renouvellement.

Par la même raison, l'emprunt fait pendant le voyage, est préféré à celui fait avant le départ; et s'il y en a plusieurs faits pendant le même voyage, le dernier est toujours préféré. Ainsi, avant son départ de Bordeaux, un capitaine emprunte sur le corps de son navire; il arrive à Saint-Domingue, où il emprunte pour de nouveaux besoins; en revenant, il emprunte à Cadix, pour le même objet; le troisième prêteur sera préféré au second, et celui-ci au premier; et si plusieurs ont prêté dans le même lieu, on n'aura, dans chaque classe, aucun égard à la date des contrats respectifs.

Mais un emprunt fait pendant le voyage, par le propriétaire, pour ses besoins particuliers, et non par le capitaine, pour la navigation, ne jouiroit pas de la préférence que nous venons d'indiquer; il seroit assimilé à l'emprunt fait avant le départ.

Les emprunts sur le chargement peuvent aussi avoir eu lieu avant ou pendant le voyage; les premiers viennent en concours sans égard à la date. Mais s'ils ont été faits dans la route, on doit distinguer quel en a été l'objet. Si ce n'étoit que pour opérer de nouveaux achats, afin d'accroître le chargement, il n'y a lieu à aucune préférence. S'il a été fait pour acquitter une obligation contractée pour le salut du chargement, telle qu'un rachat, contribution aux avaries, etc., il est préféré aux emprunts faits avant le départ; on suit les mêmes règles que pour les emprunts sur le navire.

Il peut y avoir prêt à la grosse et assurance sur le même objet, l'ordre est établi par des règles que nous ferons connoître dans le titre suivant. Com. 331.

CHAPITRE V.

Des Exceptions ou Déductions que l'Emprunteur peut opposer au Prêteur.

813. L'emprunteur n'est obligé de payer qu'en cas d'heureuse arrivée. On ne peut dire Com. 325. 326. 327. qu'il y ait heureuse arrivée lorsque les choses affectées au prêt sont péries, ou qu'elles ont éprouvé des avaries qu'on n'attribue ni à leur vice propre, ni à la faute de l'emprunteur, ou de ceux dont il doit garantir ou supporter les fautes. Mais, comme nous l'avons dit, n. 774, on distingue l'étendue du dommage, en *sinistre majeur* et *avarie*. Les règles étant différentes, dans l'un et l'autre cas, nous en ferons l'objet de deux sections.

SECTION PREMIÈRE.

Exceptions de l'Emprunteur en cas de sinistre majeur.

814. On distingue le sinistre qui arrive au navire, de celui qui arrive aux marchandises.

Le naufrage, le bris, l'innavigabilité sont les Com. 325. 327. principaux cas de sinistre majeur du navire : leur effet est de libérer l'emprunteur, il ne reste

au prêteur qu'un droit sur les débris, dont il peut se faire rendre compte par quiconque s'en trouve dépositaire ou en a touché le prix. S'il avoit quelqu'action contre l'emprunteur, ce ne seroit plus par suite du contrat à la grosse, mais parce que celui-ci auroit procédé lui-même au sauvetage ou au recouvrement du prix des objets sauvés, ou qu'il seroit coupable de faute ou de négligence, en n'ayant pas fait ce qui dépendoit de lui pour la conservation des débris.

815. Le prêteur a droit également de percevoir le frêt des marchandises qu'on auroit réussi à sauver, et qui, par conséquent, doivent payer leur transport, comme on l'a vu, n. 716. Mais on distingue si le voyage est terminé par l'accident, ou si le capitaine a loué un autre navire; au premier cas, le prêteur n'a droit qu'au fret jusqu'au lieu de l'accident, tel que le doivent les chargeurs; dans le second, le prêteur a droit d'exercer son privilége sur la totalité du fret, en supportant l'excédant de celui que le capitaine a été obligé de payer pour le nouveau navire.

Si, par une stipulation qui n'a presque pas lieu dans l'usage, il avoit été fait un prêt séparé sur le corps et quille, et un autre sur les agrès et apparaux, le prêteur sur les agrès pourroit réclamer dans le fret une quantité égale à leur valeur comparée à celle du navire,

puisque ces objets n'ont pas moins contribué à gagner le fret.

Lorsque le fret des marchandises arrivées à bon port a été payé d'avance, l'emprunteur doit le rapporter, ou, du moins, ce qui en reste après l'exercice du privilége des gens de mer.

Mais il n'en seroit pas de même du fret stipulé acquis à tout événement, dû ou payé pour choses péries. Cette convention particulière entre l'affréteur et le prêteur, ne peut influer sur les rapports de ce dernier avec celui qui a prêté à la grosse. Dès qu'ils ne se sont point particulièrement expliqués, ils ont suivi la règle générale. Le prêteur n'a pas dû s'attendre que le navire affecté gagneroit un fret extraordinaire, qui, dans le droit commun, n'est point dû au fréteur; il ne peut exciper d'une convention qui lui est étrangère, et n'est fondé à exiger que le fret sur lequel il a dû compter.

816. A l'égard des marchandises, on considère comme sinistre majeur tout accident arrivé au navire qui rend impossible leur transport au lieu pour lequel on les avoit expédiées.

Ainsi, lorsque le navire chargé des objets affectés au prêt devient innavigable, si le capitaine n'en trouve aucun autre pour y charger les effets mis à terre, les parties sont dans le même cas que s'il y avoit naufrage; les accidens arrivés depuis cette décharge sont

au compte du prêteur; l'emprunteur devient, dans tous ces cas, son mandataire, pour les administrer et en disposer de la manière la plus convenable.

Mais, si pouvant charger ses effets dans un autre navire, il aime mieux en disposer sur les lieux, il rompt volontairement le voyage. Il devoit faire tout ce qui pouvoit tendre à diriger les marchandises vers leur destination; le changement de navire qui en résulte n'empêchant pas, dans ce cas, la convention de continuer, et les frais de déplacement et replacement des marchandises, la détérioration qui en seroit la suite, et l'augmentation de fret, étant considérés comme avaries que le prêteur doit supporter.

L'emprunteur peut s'être réservé la faculté de décharger en route une partie des marchandises affectées au prêt. Si, depuis, le navire fait naufrage, le prêteur ne peut rien prendre dans celles qui ont été déchargées; seulement il peut exiger de l'emprunteur la preuve que lors du Com. 329.
sinistre les objets restans étoient de valeur égale à la somme prêtée, et s'il s'en trouve moins, la réduction a lieu comme nous le verrons au chapitre suivant.

817. L'emprunteur ne peut rien prétendre sur les effets auxquels le prêteur est réduit, sous prétexte que les objets affectés au prêt avoient une plus grande valeur que la somme

prêtée. La nature du contrat s'y oppose, car le débiteur ne concourt jamais avec son créancier sur le gage donné à celui-ci. Par exemple, *Pierre* a emprunté 10,000 francs sur un chargement de 20,000, dont la valeur se trouve réduite à 4000 francs, il n'est point fondé à invoquer la faveur que nous verrons être accordée aux assureurs de concourir avec le prêteur, ni prétendre entrer en contribution sur les 4000 francs restant des objets sauvés, comme s'il étoit son propre assureur de moitié. Sans doute il n'en seroit pas de même dans le cas où le prêt n'auroit pas été de 10,000 francs sur la totalité du chargement de 20,000, mais auroit été fait sur une quotité du chargement; par exemple, moitié, les deux tiers, etc. L'emprunteur concourroit pour la portion libre. Dans le premier cas, la totalité du chargement a été frappée de l'affectation; dans le second cas, il n'y a de frappé que la quotité indivise.

818. Aux exceptions ci-dessus, que l'emprunteur puise dans la nature même de la convention, l'équité semble commander qu'on en ajoute une autre dans l'hypothèse suivante. *Pierre* emprunte à la grosse une somme qu'il a employée en pacotilles pour tel pays; mais la crainte des ennemis oblige le navire à revenir sur ses pas. Il seroit injuste qu'il payât entièrement le capital et le profit maritime, tandis qu'il est frustré de

tout bénéfice, et que les effets débarqués en route ne s'y vendront peut-être pas la moitié de ce qu'ils ont couté. La cause finale du contrat étoit que le navire parvînt au lieu indiqué où l'emprunteur pût vendre ses marchandises, acheter des retours, si son voyage a eu cet objet, en un mot, faire une négociation fructueuse qui lui fournît les moyens de remplir ses engagemens. Ce n'est qu'au cas d'un heureux voyage qu'il a promis de payer le principal et le profit maritime; une force majeure rendant cet heureux voyage impossible, la condition n'est pas accomplie, le contrat doit nécessairement être modifié.

Section II.

Des Exceptions de l'Emprunteur en cas d'avaries.

819. Dans quelqu'état que les choses affectées au prêt arrivent à leur destination, l'emprunteur doit rembourser le capital et le profit maritime. Com. 330.
Mais si elles ont éprouvé des avaries, le prêteur doit l'en indemniser.

Le mot *avarie*, en fait de contrat à la grosse, s'entend de toute perte, détérioration, ou dépense qu'une force majeure ou un cas fortuit maritime oblige de faire ou de supporter dans les choses affectées au prêt ou à leur occasion.

Si ce sont des avaries communes, le prêteur

doit tenir compte à l'emprunteur de ce qu'il est obligé de payer pour sa contribution à celle des autres, ou de ce à quoi sont évaluées celles des choses affectées au prêt, sauf à recevoir, comme subrogé à ses droits, ce que les autres chargeurs seront obligés de payer pour leur contribution.

Si les avaries sont simples, soit qu'elles consistent en détériorations ou pertes, soit qu'elles consistent en dépenses pour réparations, séjours forcés, changement de navire, prix de rachat, frais de main-levée, etc., le prêteur paie la somme à laquelle elles sont évaluées, et n'a de subrogation que si l'emprunteur a droit de s'en faire rembourser et garantir par d'autres.

On peut convenir que le prêteur ne sera
Com. 330. point tenu de cette seconde sorte d'avarie. Il n'en est pas de même pour les avaries communes, autrement ce seroit dénaturer la convention de prêt à la grosse, puisque ce n'est qu'au sacrifice qui constitue ces avaries que le prêteur doit la conservation de son gage.

Les sommes qui doivent être ainsi remboursées s'imputent sur le capital prêté à la grosse, à l'effet de diminuer le profit maritime, mais seulement du jour que le prêteur a été mis en demeure.

820. On doit appliquer ici, pour la manière d'opérer cette contribution, ce qui a été dit

n. 817. Ainsi une pacotille valoit 3000 francs, et l'emprunt a été fait sur moitié; les avaries la réduisent à une valeur de 2000 francs seulement; le droit du prêteur ne s'exerçant que sur 1000 francs, il sera en perte et la contribution aux avaries sera supportée proportionnellement par le prêteur et l'emprunteur. Il n'en seroit pas de même si on eût emprunté 1500 francs sur la pacotille entière, quoique d'une valeur de 3000 francs.

CHAPITRE VI.

Du Ristourne ou Dissolution du Contrat à la grosse pour défaut ou insuffisance d'objets affectés.

821. On a vu, par tout ce que nous avons dit, que le prêt à la grosse ne devoit pas être pour l'emprunteur un moyen de s'enrichir injustement au préjudice du prêteur. Il s'ensuit que si les marchandises n'ont pas été exposées aux risques, ou si on n'y expose que des valeurs au-dessous de la somme empruntée, cette somme ou la partie qui excède la valeur des choses mises en risque n'est plus présumée avoir été prêtée à la grosse. Com. 329.

Ce contrat, indépendamment des caractères que nous avons déjà remarqués, est condi-

tionnel. Quoique le consentement des parties, et, si l'on veut même, la tradition des choses ou valeurs prêtées aient fait naître des obligations parfaites et irrévocables, il est de son essence qu'il ne produise les effets qui lui sont propres qu'autant que les choses affectées au prêt auront été exposées à des risques maritimes. Cette condition est nécessairement sous-entendue, et si elle n'est pas accomplie, le prêt n'est plus aléatoire, il devient un prêt ordinaire ; il y a lieu à une diminution proportionnelle qu'on nomme *ristourne*, tant sur le capital que sur les profits maritimes. Ainsi un emprunt de 6000 francs a été fait à 20 pour cent ; s'il n'y avoit lieu à aucun ristourne, il seroit dû 7200 francs par l'emprunteur ; il y a 1200 francs de moins chargé ; cette somme est déduite du capital de 6000 fr. et le réduit à 4800 francs, sur laquelle ensuite se prend l'intérêt de 20 pour cent, qui, dans l'espèce, est de 960 francs.

La nature des choses exige même, dans ce cas, que l'on s'écarte de la règle ordinaire, qui ne permet pas qu'une condition soit purement protestative de la part de l'obligé, parce qu'ici la condition au lieu d'être accidentelle au contrat, est dans son essence.

Le *ristourne* peut avoir lieu, par défaut ou insuffisance de choses exposées aux risques. Nous en ferons l'objet de deux sections.

SECTION PREMIÈRE.

Du Ristourne par défaut de mise en Risques.

822. Le ristourne pour défaut de mise en risques a lieu sans que le prêteur puisse s'y refuser, même sous prétexte que ce seroit par le fait ou la faute de l'emprunteur que le voyage n'auroit pas d'exécution. Si le prêteur exigeoit dans ce cas le paiement du profit maritime convenu, il recevroit le prix d'un risque qu'il n'auroit jamais couru. Il ne doit donc avoir droit qu'à son capital et aux intérêts, à compter du jour du prêt, au taux légal du commerce. Ces Com. 329.
intérêts sont la représentation de l'usage de ses fonds, usage que sa conduite annonce clairement qu'il auroit fait d'une autre manière; c'est l'indemnité d'un manque de gain, d'une véritable perte, et le droit de les exiger n'a rien de contraire aux vrais principes.

On lui accorde en outre demi pour cent de la somme réduite en simple prêt, comme une sorte d'indemnité des peines, droit de signature et démarches que la convention a pu lui occasionner, par analogie de ce que nous verrons avoir lieu dans les assurances. Il a, pour être payé tant de son capital que des intérêts et de ce demi pour cent, le même privilége qu'il auroit pu exercer pour le paiement de tout ce qui lui auroit été dû si la convention eût été exécutée.

823. Il y a défaut de risques, lorsqu'on expédie un navire, ou lorsqu'on charge des choses autres que celles désignées au contrat, ou lorsqu'on les expédie pour un voyage autre que celui qui a été convenu; lorsque le navire ne part point; lorsqu'il part pour une autre destination: par exemple, si un navire en armement à Bordeaux, destiné pour Cadix et sur lequel on a emprunté à la grosse, fait voyage pour Ostende.

Il est quelquefois incertain si le voyage a été totalement changé, ou simplement s'il n'a été que rompu depuis qu'il a été commencé, et ce que nous avons dit, n. 804, fait sentir la différence de l'un à l'autre cas. Dans l'exemple ci-dessus donné, le fait parle de lui-même, car un navire armé à Bordeaux avec destination pour Cadix, ne fait pas un seul moment, lorsqu'il se rend à Ostende, une partie de la route qui conduit à cette ville. Mais si un navire a dû partir de la Rochelle pour Cadix, et qu'il se rende à Bordeaux, l'incertitude est plus grande, parce que la direction est la même au commencement du voyage et qu'on peut se demander si réellement le départ n'étoit pas pour Cadix, si l'entrée à Bordeaux n'a pas été une simple rupture de voyage.

Les expéditions que doit prendre le capitaine levront presque toujours l'incertitude. Si le navire annoncé, dans un contrat de prêt à la

grosse, devoir se rendre à Cadix, prend ses congé et passe-ports pour Bordeaux, l'accident qui le feroit périr à peu de distance de la Rochelle, et dans la route même que suivent les navires en se rendant à Cadix, ne seroit pas réputé un accident à la charge du prêteur, parce que les expéditions constatent que le navire ne faisoit pas le voyage convenu.

Il ne faut pas toutefois aller jusqu'au point de dire que le voyage seroit rompu par cela seul que le capitaine l'auroit frété pour un lieu autre que celui qu'indiquoit le contrat de prêt, si cet engagement n'avoit pas d'exécution et si le navire partoit pour la destination primitivement convenue ; ce n'est pas un projet non exécuté, mais le fait, qu'il faut considérer.

SECTION II.

Du Ristourne pour insuffisance de Choses exposées aux Risques.

824. Tout ce que nous avons dit sur la nature, du prêt à la grosse, la consistance et la désignation des choses affectées, conduit à la conséquence que le prêteur a droit d'exiger de l'emprunteur qu'il justifie qu'au moment de l'événement qui a occasionné la perte des effets chargés dans le navire, il y avoit, pour son compte, jusqu'à concurrence de la somme empruntée, ou, s'il a emprunté pour aller faire

des achats outre mer, que la somme y destinée se trouvoit en nature sur le navire, et de contester la preuve que feroit ce dernier.

Com. 329. C'est par les connoissemens, déclarations du capitaine et tous autres moyens admis à faire preuve que le chargement doit être prouvé.

Quant à la valeur, nous avons vu, n. 770, comment celle des marchandises devoit être justifiée. Celle du navire s'établit par l'exhibition de pièces probantes, ou par un rapport d'experts dressé dans la forme prescrite par l'art. 10 de la déclaration du 17 août 1779.

L'insuffisance peut résulter ou de la fraude, ou de la simple erreur de celui qui a emprunté. Les règles doivent être différentes dans ces deux cas; ainsi nous allons en faire l'objet de deux paragraphes.

§. I.er

Du Ristourne résultant de la Fraude de l'Emprunteur.

825. Lorsque le résultat d'une vérification apprend que la totalité des choses affectées au prêt n'a pas été mise en risque, ou qu'elles n'ont pas la valeur indiquée, l'emprunteur peut se justifier en faisant voir que le déficit dans le chargement, ou l'excès dans l'évaluation procède de quelqu'erreur, soit de sa part, soit de celle de ses commissionnaires.

Si le prêt a été fait dans un lieu autre que la demeure de l'emprunteur, et par des intermé-

diaires, on est aisément porté à croire qu'il n'y a point eu de fraude. La justification seroit plus difficile, si l'emprunt avoit été fait par l'emprunteur lui-même. Mais il ne seroit pas convenable qu'on s'arrêtât à des différences qui n'auroient rien d'important, ou à de foibles inégalités. Un tel scrupule ne serviroit qu'à occasionner des procès : ce point est laissé à la prudence du juge.

Néanmoins la fraude est toujours présumée contre celui qui auroit emprunté à la grosse sur des effets déjà assurés, ou auroit fait assurer des effets affectés à un prêt, ou enfin qui, ayant emprunté et fait faire des assurances sur le même chargement, n'auroit pas, en délaissant aux assureurs, fait les déclarations à l'aide desquelles ceux-ci pussent s'assurer si le prêt et l'assurance réunis égalent ou excèdent la valeur desdits objets.

826. Si le prêteur parvient à établir la fraude de l'emprunteur, le contrat peut être annullé sur sa demande, et l'emprunteur est tenu alors de rembourser la somme totale, sans qu'il puisse Com. 316. prétendre faire valoir la convention en quelque portion que ce puisse être; mais il n'est dû au prêteur aucun profit maritime, puisqu'il se trouve n'avoir été exposé à aucun risque. Il est toutefois présumable que les tribunaux n'hésiteroient pas à lui allouer les intérêts suivant le

cours de commerce de terre, par forme de dommages-intérêts.

827. L'emprunteur ne peut exciper de cette fraude prouvée contre lui, ou dont il viendroit faire l'aveu, pour se dégager, dans le cas où le prêteur n'ayant point demandé le ristourne, exigeroit, après l'heureuse arrivée, le paiement du capital et des profits maritimes. Ce n'est pas celui qui a commis la fraude qui peut l'alléguer; l'annullation du prêt étant une faveur accordée au prêteur trompé, il est seul maître de la demander.

Il est bien vrai qu'il aura eu la double chance, dans le cas d'heureuse arrivée, d'exiger la somme prêtée et le profit, et, en cas de sinistre, de s'affranchir des risques; mais c'est une juste peine contre l'emprunteur qui est en fraude.

Ces droits du prêteur appartiennent à celui à qui il transporte sa créance, dans les cas dont nous avons parlé, n. 785.

§. II.

Du Ristourne causé par erreur de l'Emprunteur.

828. Il peut arriver que, sans fraude de l'emprunteur, la totalité des choses affectées n'ait point été chargée, ou que ces choses n'aient pas une valeur égale à la somme prêtée. Le contrat est valable jusqu'à concurrence de

la valeur réelle des objets affectés à l'emprunt et chargés dans le navire, et ce qui excède Com. 317.
forme une créance ordinaire dont le prêteur a droit d'être remboursé, avec intérêts, comme nous l'avons vu, n. 822, soit que le navire vienne à périr, soit qu'il arrive à bon port. La déduction peut alors être demandée par l'emprunteur qui est en bonne foi; le prêteur ne peut lui opposer que le voyage ayant eu lieu et le navire étant arrivé heureusement, il doit profiter de la chance, parce qu'il étoit possible qu'en cas de perte l'emprunteur n'eût pas excipé du ristourne. Mais c'est à celui-ci de prouver sa bonne foi; et les circonstances dans lesquelles il fera valoir cette exception, le rendront plus ou moins favorable.

829. La réduction se fait alors à la valeur des objets qui ont été effectivement chargés dans les termes de la convention. Par exemple, un chargeur prend à la grosse 6000 fr., moyennant 20 pour 100; il ne charge des effets que pour 3000 francs. Si le navire périt corps et biens, le prêt étant réduit à 3000 francs, le prêteur ne sera en perte que de cette somme, et l'emprunteur ne pourra exciper de l'accident qui a fait périr son chargement entier, pour se dispenser de rembourser, avec l'intérêt légal, 3000 fr. qui n'étoient point garantis par des marchandises chargées. S'il y a heureuse arrivée, le

prêteur ne pourra exiger que 3000 francs avec le profit de 20 pour 100, et les 3000 francs non garantis lui seront payés comme il vient d'être dit. S'il y a perte ou autre accident partiel, on n'en fera l'imputation que sur les 3000 francs réellement garantis.

Toutes ces règles recevront de nouvelles explications dans les chapitres correspondans du titre suivant.

TITRE SIXIÈME.

DU CONTRAT D'ASSURANCE.

830. Le contrat d'assurance est en général celui par lequel une personne, qu'on nomme *assureur*, s'engage envers une autre, qu'on nomme *assuré*, moyennant un certain prix appelé *prime d'assurance*, à réparer les accidens, détériorations ou pertes que des choses peuvent éprouver par cas fortuits. Cette convention s'établit par un écrit, dit *police d'assurance*.

L'assurance est un des contrats aléatoires dont le droit civil reconnoit la légitimité. Elle se trouve implicitement dans un grand nombre de conventions. Toute stipulation par laquelle une personne prend pour elle des

évènemens fortuits, n'est pas autre chose. Les cautionnemens, avals, garanties, qu'on stipule dans un grand nombre de cas, sont des espèces d'assurances. Mais comme ces conventions reçoivent des noms qui leur sont propres, celui d'assurance n'appartient qu'à la convention par laquelle la personne qui assure reçoit de celle envers qui elle se porte assureur, un prix des risques dont elle se charge. Cette nécessité d'un prix ainsi payé ou promis, par l'assuré, est de l'essence de ce contrat et le rend intéressé. Ceux que nous venons de désigner peuvent être et sont presque toujours des contrats de bienfaisance; il n'est point de leur essence que celui qui donne sa garantie reçoive quelque récompense pour cela. Lors même qu'il en recevroit une, ce ne seroit que du débiteur dont il cautionne l'obligation, et jamais du créancier à qui elle est due; car s'il la recevoit du créancier, il y auroit alors une véritable assurance.

Le contrat d'assurance considéré dans la définition que nous avons donnée, peut s'appliquer à toutes sortes de choses et de risques: on peut assurer une maison contre les incendies; une vigne, un champ, contre la gelée, la grêle et autres cas fortuits; des marchandises expédiées Com, 337.
par terre, ou sur des rivières et canaux, contre les dangers et autres accidens imprévus du transport et de la navigation; un créancier qui

auroit quelques inquiétudes sur la solvabilité de son débiteur, pourroit s'adresser à un homme plus hardi, et, moyennant un prix, recevoir de lui l'engagement de payer si le débiteur est insolvable à l'échéance; un associé pourroit se faire assurer, par un tiers ou par ses coassociés, le capital qu'il a mis en société, dont la perte est possible si la société fait mal ses affaires.

Il n'est pas nécessaire que ce contrat soit principal; une clause d'assurance peut être jointe à une convention qui, de sa nature, n'est pas aléatoire. Ainsi le voiturier qui, d'après les principes expliqués n. 541, ne répond ni des cas fortuits, ni de la force majeure, peut s'en charger; il est présumé avoir, pour prix de ce risque, stipulé un salaire plus considérable : le vendeur de marchandises, de nature à être aux risques de l'acheteur dès l'instant de la convention, peut consentir de répondre de tous accidens jusqu'à *telle* époque.

Tout ce qui est indispensable, c'est que les choses essentielles à ce contrat soient observées : que celui qui fait assurer une chose ait intérêt à sa conservation, ou qu'il stipule pour celui qui a cet intérêt, autrement l'assurance ne deviendroit plus qu'une gageure : qu'il y ait un commencement de risques pour que la convention ait ses effets, car alors il n'y auroit point eu de dangers, et par conséquent

la promesse faite pour cette garantie seroit une promesse sans cause : que l'assurance ne soit pas, pour celui à qui elle est donnée, un moyen de gagner, mais seulement d'être indemnisé de la perte qu'il se trouvera avoir faite, autrement elle cesseroit d'avoir la nature de garantie pour prendre le caractère de jeu, réprouvé par la saine morale ; car garantir à une personne que *telle* spéculation lui produira *tant*, ce n'est rien autre chose que de parier sur la possibilité d'un succès : enfin, que l'égalité règne dans la convention, non pas en ce sens qu'il y ait similitude, mais en ce sens que des évènemens indépendans des contractans décident seuls de leur sort, et que l'un ne soit pas maître d'améliorer le sien aux dépens de l'autre.

831. L'assurance appliquée à la navigation, tout en n'étant pas fondée sur d'autres principes que ceux que nous venons d'indiquer, présente un grand nombre de questions qui lui sont particulières et qui pourront aider à décider celles que feroient naître les assurances dans le commerce de terre.

C'est ce contrat d'assurance maritime qui fera l'objet spécial de ce titre. On peut le définir : une convention par laquelle l'un des contractans se charge, moyennant un prix convenu, d'indemniser l'autre des pertes ou dommages qu'éprouveront sur mer et par accidens de force majeure,

des choses exposées aux dangers de la navigation.

832. Le contrat d'assurance maritime a de grands rapports avec le prêt à la grosse. Dans l'un, le prêteur est chargé des risques maritimes, et dans l'autre, c'est l'assureur. Dans l'un le *profit*, dans l'autre la *prime*, sont le prix de risques maritimes qui sont supportés d'après les mêmes principes, et peuvent être modifiés de la même manière. Le taux de ces profits ou de cette prime est plus ou moins haut, suivant la durée des risques. L'un et l'autre contrat ne produit les effets qui lui sont propres qu'au moment de la mise en risques des objets affectés au prêt ou assurées, que les mêmes circonstances, les mêmes évènemens font commencer et finir.

Mais si l'on rencontre cette conformité entre ces deux contrats, on doit aussi remarquer plusieurs différences. Dans le contrat à la grosse, le prêteur fournit réellement une certaine somme; dans celui d'assurance, l'assureur ne fournit rien; au contraire, il reçoit une prime qui, souvent, lui est payée à l'instant de la convention, qui, lors même qu'elle n'est pas payée comptant, est une créance certaine, qu'il peut céder ou se faire garantir. C'est ce qui fait que les profits maritimes sont toujours fixés à un taux proportionnellement plus cher que les

primes d'assurance, et que ce dernier contrat est bien plus commun et bien plus utile. Le prêteur à la grosse, en se chargeant des risques que courent les choses sur lesquelles il prête, ne contracte aucune obligation envers l'emprunteur; l'assureur s'oblige envers l'assuré à l'indemniser des pertes qu'il pourra essuyer, jusqu'à concurrence de la somme stipulée.

C'est de-là que dérivent la plupart des différences que nous remarquerons dans la suite, entre ces deux contrats, en ce qui concerne leur exécution, et l'application de la règle que tout demandeur doit établir son droit.

Dans le prêt à la grosse, le prêteur qui s'est dessaisi de son argent, qui ne peut l'exiger avec les profits convenus jusqu'à ce que l'évènement d'heureuse arrivée soit réalisé, doit prouver cet évènement ou toute autre cause légitime d'exigibilité. L'emprunteur n'ayant rien à demander, n'est assujéti à aucune diligence pour lui faire connoître les sinistres et autres accidens qui pourront lui servir d'exception; il suffit que lorsqu'il sera attaqué il en fasse justification; s'il doit s'en procurer la preuve, c'est dans l'intérêt de ses exceptions.

Dans le contrat d'assurance, l'assureur ayant promis d'indemniser l'assuré de ses pertes, c'est celui-ci qui est demandeur; c'est à lui de prouver ces pertes, de les prouver par des actes dans les délais déterminés; l'assureur n'agit

point, il attend et fondra ses exceptions sur l'insuffisance, l'irrégularité, ou la tardiveté des preuves rapportées par l'assuré.

Ce titre sera divisé en cinq chapitres. Le premier traitera des principes généraux sur le contrat d'assurance; le second, de ses formes; le troisième, des droits et actions de l'assuré contre l'assureur; le quatrième, des droits et exceptions de l'assureur contre l'assuré; le cinquième, du ristourne en matière d'assurance.

CHAPITRE PREMIER.

Principes généraux sur le Contrat d'assurance.

833. On a dû voir, par la définition du contrat d'assurance, qu'il ne sauroit en exister auquel on puisse attribuer justement cette qualification, s'il n'y a pas de choses assurées; si elles ne sont pas exposées à des risques auxquels l'assurance ait pour objet de remédier; si l'assureur ne reçoit pas un équivalent des risques qu'il prend pour lui; s'il ne s'oblige pas à payer quelque chose.

SECTION PREMIÈRE.

Des Choses qui peuvent être assurées.

834. Les espèces de choses qu'on peut faire assurer sont moins limitées que celles sur lesquelles on peut emprunter à la grosse, et c'est

une suite de la différence qui existe entre ces contrats.

Le prêt à la grosse produisant l'affectation réelle des choses sur lesquelles on emprunte, il faut que ces choses soient vénales; l'assurance étant un moyen de se récupérer d'un évènement qui cause quelques torts, il n'est pas indispensable que l'objet assuré soit une chose qu'on puisse vendre.

Tout ce qui étant susceptible d'une transaction commerciale court le danger de périr ou de se détériorer par des accidens maritimes, peut donc être assuré. Ainsi toutes les choses corporelles sur lesquelles nous avons vu, n. 761 et suivans, qu'on pouvoit emprunter à la grosse, Com. 334.
peuvent être assurées. Ce que nous avons dit, n. 766, de la faculté d'emprunter sur le corps d'un navire, sur ses agrès et apparaux, sur l'armement, les victuailles, les facultés, les marchandises qui seront chargées aux lieux d'échelle, ensemble ou séparément, s'appliquant à l'assurance, les explications que nous avons données nous dispensent de détails à ce sujet.

835. Mais la différence que nous venons d'indiquer entre le prêt à la grosse et l'assurance, en fait ajouter d'autres qui n'auroient pu être la matière du premier.

Ainsi on peut faire assurer la somme qu'il en

coute pour racheter un navire, soit lorsqu'il n'a pas encore été assuré, en ajoutant cette somme au prix d'évaluation, soit en la faisant assurer comme nouvelle dépense; car c'est un déboursé qui, sans accroître la valeur vénale, augmente les risques de celui à qui il appartient. On voit aisément par quelle raison une valeur semblable ne pourroit être affectée à un prêt à la grosse.

Ainsi, quoiqu'on ne puisse ni vendre ni affecter à un emprunt la solvabilité de son débiteur, celui qui auroit fait assurer une chose pourroit se faire assurer la solvabilité de l'assureur. Cette solvabilité forme la matière d'une assurance nouvelle, d'un contrat totalement distinct du premier, et qui n'intéresse en aucune manière celui dont la solvabilité est assurée.

Ainsi, quoique nul ne puisse aliéner sa liberté, ni par conséquent emprunter à la grosse sur soi, une personne peut stipuler que dans le cas où elle sera faite prisonnière, l'assureur sera obligé de lui payer une somme déterminée, ou de la racheter; c'est ce qu'on appelle assurer la liberté.

On va plus loin, ceux qui rachètent des captifs dans les pays barbaresques peuvent se faire assurer les personnes rachetées, c'est-à-dire, convenir que dans le cas où ces personnes non-seulement seroient prises, mais périroient par accident maritime, le prix du rachat qu'ils ont payé leur sera rendu par l'assureur.

Dans l'un ou dans l'autre de ces cas, la raison de décider est la même; le voyageur qui court le risque d'être pris, court par conséquent le risque de perdre la somme d'argent qui sera exigée de lui pour sa rançon; le rédempteur de captifs a déboursé pour ce rachat une somme qui, s'ils sont repris ou meurent, ne lui aura pas procuré les avantages de bienfaisance et de charité qu'il se proposoit.

836. Mais ce cas est-il le seul dans lequel la vie des hommes libres soit susceptible d'être assurée? La raison qu'on donne pour l'affirmative est que la vie n'est point une chose ou une valeur appréciable; qu'elle est hors de prix; qu'elle n'est pas un objet de commerce; qu'il est odieux que la mort devienne la matière d'une spéculation mercantile; que des conventions de cette espèce pourroient occasionner des crimes, et ne sont, en dernière analyse, que des gageures.

Indépendamment de ce que ces raisons militeroient contre l'assurance de la vie des captifs rachetés, assurance dont personne ne conteste la légitimité, elles ne nous semblent point convaincantes. Il est vrai que la vie d'un homme ne peut pas être vendue pour une somme quelconque; mais de ce qu'elle n'est pas susceptible d'estimation sous ce rapport, il ne faut pas conclure que l'on ne puisse estimer le tort que

fait la mort d'une personne, et voilà, à vrai dire, le but de l'assurance. Un assureur n'achète pas les choses qu'il a assurées, il s'oblige à réparer le tort que causera leur perte. Il est donc inutile d'examiner si la vie est ou non susceptible d'être vendue, il suffit que la mort, qui est la perte de la vie, occasionne un dommage estimable à prix d'argent. Or, c'est ce qu'il n'est pas possible de contester. Lorsque, par un crime, par un accident quelconque, la vie a été ôtée à une personne, ses héritiers ont droit, contre l'auteur de sa mort, à des dommages-intérêts, qui seront le prix du tort qu'ils éprouvent; et assurément ils n'avoient pas droit de vendre la vie de celui dont la mort leur procure ces indemnités. L'expérience dément donc l'application trop absolue de la règle que la vie d'un homme n'est pas susceptible d'une appréciation.

Civ. 1971. 1972. 1973. Le droit civil, en permettant les constitutions à rente viagère, non-seulement sur la tête du constituant, mais encore sur la tête de tiers qui n'en tirent aucun profit, a permis de spéculer sur la plus ou moins longue durée de la vie. Cette stipulation est encore bien plus évidente dans les tontines, sur lesquelles nous donnerons quelques notions dans la partie suivante. Les créations d'usufruit, les pactes de survie, les conventions subordonnées au décès de l'un ou de l'autre des contractans, ou de tiers, sont autant de spéculations sur la vie.

Il est difficile de comprendre comment les assurances sur la vie pourroient occasionner des crimes. Il s'agit de la vie de l'assuré, et l'assureur ne peut être suspect d'y vouloir attenter, car précisément son intérêt est que l'assuré vive. Le contrat à rente viagère, au contraire, pourroit donner lieu à cette crainte, puisque le débiteur a intérêt à la mort du créancier.

On doit présumer difficilement que le désir de gagner l'assurance, porte les héritiers de l'assuré à attenter à sa vie, ou que celui-ci, qui ne sera plus retenu par la crainte de laisser sa famille à l'abandon, s'expose plus facilement à commettre des actions dignes de mort, ou attente à ses jours. Outre que l'intérêt à ces crimes est beaucoup moindre que le désir qu'on peut supposer dans le débiteur d'une rente viagère, d'attenter à la vie du créancier (considérations qui n'ont pas cependant retenu le législateur), ces crimes seroient sans avantage. La nature même du contrat d'assurance ne permettroit pas d'admettre celui dont la vie est menacée par sa condamnation à une peine capitale, à se faire assurer; et même une assurance sur la vie ne s'étendroit point aux cas où l'assuré périroit par suite d'une condamnation légale, seroit assassiné par ses héritiers, ou se suicideroit. L'évènement qui donneroit ouverture aux obligations de l'assureur étant produit par l'assuré lui-même, les conditions que nous verrons

dans la suite de ce titre être requises pour que l'assureur soit responsable, ne se rencontreroient plus.

Il n'est pas aisé de comprendre comment des assurances sur la vie ne seroient que de simples gageures. L'assurance est une gageure lorsque l'assuré n'a aucun intérêt à l'assurance; par exemple, quand *Pierre* assure à *Paul* le navire de *Jacques*, dont *Paul* n'est ni associé, ni créancier, ni commissionnaire: c'est ce que nous expliquerons dans le chapitre suivant. Il y auroit, sans doute, gageure, si *Pierre*, qui n'a aucun intérêt à ce que *Jacques* vive *tant* d'années, faisoit assurer la vie de ce dernier.

Mais, *Pierre* a obtenu à St.-Domingue l'emploi de directeur d'une plantation avec 10,000 fr. d'appointemens par an, pendant cinq ans, et la promesse, après ce temps, d'un capital de 100,000 francs: s'il meurt dans la traversée, ses espérances sont perdues pour lui et sa famille: il engage *Paul* à se rendre assureur de sa vie, c'est-à-dire, à s'obliger, moyennant *telle* prime, à payer à ses héritiers *telle* somme, s'il meurt pendant la traversée. Les conditions requises pour une assurance s'y rencontrent; *Pierre* a intérêt de ne pas périr, et cet intérêt rejaillit sur sa famille; *Paul* s'oblige à payer une somme si *Pierre* périt, et s'il ne périt pas, il a gagné sans aucune dépense la prime convenue.

Il est vrai que celui qui fait assurer sa vie

stipule pour un cas de perte qui ne lui sera jamais tort; que, par la nature du contrat, il ne recevra jamais le prix convenu : mais cette raison disparoît devant les principes qui permettent de stipuler pour autrui, et à plus forte raison pour ses héritiers. Civ. 1121.

Ce que *Pierre* a droit de faire, un étranger, pourvu toujours qu'il y ait intérêt, le pourroit aussi; et dans ce cas même, le suicide de la personne dont la vie a été assurée seroit un risque à la charge de l'assureur. Par exemple, *Paul* est créancier d'une rente viagère sur la tête de *Pierre*, c'est-à-dire, d'une rente qui sera payée à lui et à ses héritiers, tant que *Pierre* vivra; la mort de *Pierre* mettra fin à cette rente; elle sera pour *Paul* une occasion de perte. Rien ne doit donc s'opposer à ce qu'il fasse assurer la vie de *Pierre*; et s'il se donnoit la mort, l'assureur répondroit de cet évènement, qui ne pourroit être imputé à celui envers qui il s'est engagé.

Sous l'empire de l'ordonnance de 1681, qui avoit textuellement prohibé les assurances sur la vie, par l'art. 10 du titre *des assurances*, les principes que nous venons d'exposer avoient été admis. Deux arrêts du conseil du Roi, l'un du 3 novembre 1787, l'autre du 27 juillet 1788, avoient autorisé la formation d'une compagnie, qui fut supprimée par la loi du 7 novembre 1793 (17 frimaire an 2), empreinte de l'injustice qui caractérisa si souvent les actes de la trop fa-

meuse Convention nationale. Mais, ce qui est remarquable, les arrêts du conseil ne supposent pas même qu'il y ait de doute sur le droit d'assurer la vie; seulement ils consacrent le principe déjà expliqué, n. 35, que des compagnies financières ne doivent point se former sans l'autorisation du souverain : la loi de suppression ne déclare pas qu'il est défendu de faire assurer la vie des hommes, seulement elle retire à la compagnie créée en 1787 et 1788 le droit exclusif qu'elle avoit obtenu par les arrêts du conseil.

Nous avons cru devoir donner quelques développemens à cette question, parce qu'il nous a semblé qu'une interprétation erronée de la loi, pouvoit seule faire douter que les assurances de la vie soient permises en France. Si quelque texte précis, comme autrefois l'ordonnance de 1681, s'y opposoit, nous nous serions interdit une discussion qui ne seroit plus entrée dans le plan que nous nous sommes proposé.

Ce que nous avons dit, n. 11, sur les esclaves, ne permet pas d'hésiter à croire que leur vie ne soit susceptible d'être assurée. Les raisons que nous venons de développer n'ont pas besoin d'être invoquées; partout où l'esclavage des nègres est autorisé, on les considère, au moins en ce qui concerne l'intérêt de leur maître à les conserver, comme des marchandises qu'il peut faire assurer.

837. Dès qu'on peut faire assurer tout ce qu'on risque de perdre, il est naturel d'en conclure que celui qui a prêté une somme à la grosse peut se la faire assurer. Par exemple, *Paul* prête à *Pierre* 3000 francs, à vingt pour cent de profit maritime, et par conséquent, si le voyage est heureux, il doit recevoir 3600 francs; si le navire périt, *Pierre* est déchargé de toute obligation. *Paul* court deux risques, l'un de perdre son capital de 3000 francs, l'autre de n'être pas payé de 600 francs pour profit maritime. Il peut faire assurer le capital, car sa perte sera un déboursé qui l'appauvrit; mais il ne peut pas faire assurer les 600 francs de profit maritime, qui, n'étant qu'un gain possible, ne seroient point une mise-dehors de sa part. Com. 334. Com. 347.

Il est sensible que l'assurance de ce capital ne pourra pas être donnée au prêteur par l'emprunteur lui-même, car ce n'est qu'en considération du risque maritime dont il s'est chargé, qu'il a promis un profit. S'il se rendoit assureur de ce qui lui a été prêté, l'essence du contrat à la grosse seroit blessée, ce seroit une usure déguisée.

839. Nous verrons que l'assuré n'obtient l'obligation de l'assureur qu'en lui donnant ou lui promettant une somme, ou autre valeur, qu'on nomme *prime*. Il peut en faire l'objet d'une assurance. Par exemple, *Pierre* s'est fait assurer Com. 342.

50,000 francs, valeur d'un chargement qu'il avoit sur le navire *la Paix*, à dix pour cent, c'est-à-dire, pour une prime de 5000 francs. Il ne peut pas, comme nous le verrons ci-après, faire assurer ce même chargement par un second assureur, puisqu'il n'en court plus les risques; mais en cas de sinistre, ne devant recevoir que 50,000 francs, il se trouvera en perte de 5000 francs de prime qu'il a payés à l'assureur, ou que celui-ci retiendra. Dans ce cas, *Pierre*, qui court le risque de perdre 5000 francs, peut stipuler avec un second assureur, que celui-ci paiera cette somme dans le cas où le chargement périroit.

Le prix que *Pierre* promet à ce second assureur s'appelle *prime de prime*. Il peut encore se faire assurer, par un troisième, *la prime de la prime* du second contrat, et ainsi à l'infini. Nous allons essayer de rendre cette opération sensible par un exemple.

Pierre s'étant fait assurer par *Jacques* 50,000 francs, à dix pour cent, a promis 5000 fr., pour qu'en cas de perte de la cargaison, l'assureur lui paie 50,000 francs : si cette perte arrive, les 5000 francs déduits, il se trouvera ne recevoir que 45,000 francs, pour des marchandises qui lui en auront couté 50,000. Pour se prémunir contre cet évènement, il traite avec *Paul*, qui lui assure cette prime de 5000 francs, au taux de dix pour cent; c'est-à-dire, qui se charge

de payer pour lui, si la cargaison périt, les 5000 fr., moyennant une prime de 500 francs qui lui est promise. Celà fait, il va trouver *Joseph*, qui lui assure la prime de 500 francs, payable à *Paul*, au taux de dix pour cent; c'est-à-dire, que moyennant 50 francs, il se charge de lui rendre, en cas de perte de la cargaison, les 500 francs promis à *Paul.* De-là il fait accord avec *René*, qui, moyennant une prime de dix pour cent, c'est-à-dire, moyennant 5 fr., se charge de payer, s'il y a lieu, les 50 francs à *Joseph.* Il s'adresse ensuite à *Julien*, qui, moyennant dix pour cent, c'est-à-dire, moyennant 50 centimes, s'oblige à payer, s'il y a lieu, les 5 francs à *Joseph.* On sent qu'il iroit ainsi jusqu'aux plus petites divisions idéales.

L'évènement fera ou la perte ou l'heureuse arrivée des marchandises. S'il y a perte, *Jacques* sera tenu de la réparer suivant les règles que nous donnerons dans la suite de ce titre. Il a reçu ou recevra, soit effectivement, soit par compensation sur ce qu'il doit payer pour perte, la prime consentie par *Pierre*, qui est de 5000 francs.

Mais *Pierre* la redemandera à *Paul*, en lui payant la prime de 500 francs, puis il redemandera ces 500 francs à *Joseph*, à qui il paiera 50 francs seulement; ces 50 francs, il les redemandera ensuite à *René*, qui, moyennant 5 francs, s'est chargé de les payer; puis il re-

demandera ces 5 francs à *Julien*, à qui il paiera seulement 50 centimes de prime; puis à *Remi*, à qui il paiera 5 centimes de prime.

Ainsi *Pierre* se trouvera complètement à couvert, et si la perte des marchandises est cause qu'il ne peut pas faire les bénéfices de revente qu'il espéroit, au moins il n'a rien perdu que ses peines personnelles.

Si les marchandises arrivent à bon port, il est clair qu'il paiera pour prime une somme bien plus considérable que s'il n'eût point fait assurer la prime et la prime des primes. Il paiera:

A *Jacques*.	5,000 fr.	»» c.
A *Paul*.	500	»»
A *Joseph*.	50	»»
A *René*.	5	»»
A *Julien*.	»	50
A *Rémi*.	»	5
Total.	5,555	55

au lieu de 5000 francs qu'il eût payé suivant la marche ordinaire.

C'est précisément ce qui justifie cette opération, qui paroît, au premier coup-d'œil, contraire à l'essence du contrat d'assurance; car une prime étant le prix du péril que l'assureur prend pour son compte, qui n'est, ni embarquée, ni exposée aux dangers de la navigation, on se demande naturellement comment il peut se faire qu'elle puisse elle-même être la matière d'une assurance. Mais cette prime est une mise-

dehors ou une dette de l'assuré, selon qu'elle a été ou non payée d'avance, faite pour l'expédition; c'est par l'effet des accidens maritimes qu'elle aura été en pure perte par l'assuré; elle a pour résultat de donner plus de prix aux choses assurées, car si *Pierre* vouloit vendre sa cargaison, il la vendroit plus cher, assurée que non-assurée, puisque l'acheteur auroit de plein droit le bénéfice de l'assurance : rien n'est donc contraire aux principes.

840. Mais une seconde question naît de celle qui vient d'être résolue. L'assuré pourroit-il faire assurer la prime et la prime des primes par son assureur? Ainsi, dans l'espèce dont nous avons donné un exemple, *Pierre* pourroit-il convenir avec *Jacques* que si les marchandises périssent, il lui rendra 50,000 francs sans aucune retenue de prime; et que si elles arrivent à bon port, la prime sera de 5555 fr. 55 c., ou de toute autre somme dont ils ont la liberté de convenir?

Il semble contraire aux principes que celui à qui la prime sera due en soit l'assureur, puisque par-là il s'oblige à restituer ou à ne pas recevoir ce qui lui a été payé ou promis pour prix des risques dont il se charge. La prime étant un corrélatif inséparable de ces mêmes risques, ce seroit, peut-on dire, faire en quelque sorte, d'un contrat qui est essentiellement intéressé, un contrat de pure bienfaisance.

Mais la raison de décider, est que cette espèce d'assurance renferme plusieurs contrats distincts. Dès que *Pierre* pouvoit faire licitement les conventions isolées que nous avons indiquées ci-dessus, avec des personnes étrangères, rien ne s'oppose à ce qu'il les fasse avec son assureur. Ces cas où la même personne a plusieurs qualités distinctes, ne sont pas rares dans le commerce, nous avons vu qu'on pouvoit tirer une lettre de change à son ordre propre, qu'un commissionnaire pouvoit vendre à lui-même les marchandises de son commettant. En général, cette réduplication des personnes n'est prohibée que lorsqu'elle tend à déguiser les contrats, pour éluder quelques dispositions des lois; voilà pourquoi nous avons vu que le prêteur à la grosse ne pouvoit faire assurer son capital par l'emprunteur, puisqu'alors il ne resteroit plus qu'un prêt dont les intérêts auroient été fixés arbitrairement.

841. Cette assurance de la prime et de la prime des primes ne se présume pas; elle doit être constatée expressément par la convention, parce qu'elle n'est pas une conséquence nécessaire de la nature du contrat d'assurance; mais elle s'induit souvent de certains termes usités pour l'exprimer. Par exemple, la stipulation que la prime ne sera payable qu'en cas d'heureuse arrivée, a précisément l'effet de l'assurance de la prime

et de la prime des primes; l'assureur promet de payer la totalité de la somme assurée, sans déduction ni retenue de prime, et, en cas d'heureuse arrivée, il perçoit une prime plus forte qu'elle ne l'eût été si cette convention n'eût pas eu lieu. Il y a des polices dans lesquelles les assureurs disent aux assurés, *nous vous permettons de vous faire assurer en entier la prime et la prime de la prime* : l'usage, qu'il faut suivre en matières commerciales, plutôt que de s'attacher à la signification littérale des mots et à la marche timide de la jurisprudence civile, attribue à ces expressions le même effet que si les assureurs avoient dit qu'ils assuroient eux-mêmes la prime et la prime de la prime.

842. Les raisons que nous avons données, n. 763, ne permettent point que l'armateur d'un navire s'en fasse assurer le fret lorsqu'il ne lui est pas encore acquis. Les développemens dans lesquels nous sommes entrés, suffisent pour montrer dans quelles circonstances le fret *acquis* peut être assuré. Com. 347.

Mais la différence qui existe entre le contrat d'assurance et le prêt à la grosse amène naturellement une question qui ne pouvoit s'élever à l'occasion de ce dernier contrat.

Nous avons vu que le fret étoit quelquefois stipulé, acquis à tout évènement, et fait connoître

l'effet de cette convention. L'armateur à qui il est dû, qui ne court plus, pour avoir droit de l'exiger, la chance de la navigation, peut-il se le faire assurer? Il est évident que ce fret n'est pas une créance exposée aux dangers de la mer, et c'est le motif qui ne permet pas de l'affecter à un prêt à la grosse. Mais l'armateur court, comme tout créancier, les risques de l'insolvabilité de l'affréteur; et puisque nous avons vu, n. 829, que le cautionnement donné au créancier, moyennant un prix payé par lui, étoit une assurance, rien ne s'oppose à ce que le fret, promis payable à tout évènement, ne puisse être assuré.

Quant à l'assureur qui a promis de payer le fret de ses marchandises, même en cas de perte, il est évident qu'il peut se le faire assurer; et l'obligation que l'assureur contracteroit de payer le fret ainsi promis, à sa décharge, n'auroit rien de contraire aux principes.

843. On ne peut faire assurer le profit espéré des marchandises, ni les loyers des gens de mer, Com. 347. tant que dure le voyage pour lequel ils se sont engagés, ni des prises à faire; ce n'est que lorsqu'ils sont acquis que ces objets sont susceptibles d'être assurés, comme d'être affectés à un prêt à la grosse.

Par suite des mêmes principes, l'emprunteur d'une somme à la grosse ne peut faire

assurer, soit cette somme elle-même, s'il l'a chargée sur un navire pour aller faire des achats outre-mer, soit les marchandises qu'il a achetées ou les dépenses qu'il a acquittées avec ces sommes, puisque nous avons vu qu'il n'en couroit pas les risques. S'il avoit cette faculté, il seroit, en cas de perte, déchargé de toute obligation envers le prêteur, et recevroit de l'assureur l'indemnité d'un accident qui seroit supporté par un autre. On peut dire même qu'il seroit, en quelque sorte, intéressé à la perte des choses à la fois affectées au prêt et assurées.

Mais faut-il en tirer la conséquence qu'il ne puisse, moyennant une prime convenue, charger un tiers d'acquitter la somme en principal et intérêts, qu'il sera obligé de payer si le chargement arrive à bon port. Par exemple, *Pierre* a emprunté à *Paul* 3000 francs à la grosse sur *tel* chargement, à vingt-cinq pour cent; il devra par conséquent, si les objets affectés arrivent à bon port, 3750 francs; peut-il convenir avec *Jacques*, moyennant une prime quelconque, que celui-ci paiera ladite somme au prêteur, en cas d'heureuse arrivée? Cette convention a évidemment, entre *Pierre* et *Jacques*, le caractère essentiel aux assurances; ce dernier a promis une prime; il court le risque de la perdre, même en perdant tout ce qui est affecté au prêt; il n'a de chance favorable que la possibilité d'une heureuse arrivée. On peut objecter,

il est vrai, que ce seroit violer la règle essentielle qui s'oppose à ce que l'assurance soit un moyen de profit pour l'assuré. En effet, s'il y a heureuse arrivée, *Pierre* conservera ses marchandises affectées au prêt, et ne paiera ni les 3000 francs qu'il a empruntés, ni les 600 francs promis pour profit maritime, mais seulement une prime d'assurance, qu'il peut même avoir encore fait assurer, comme nous avons dit, n. 838.

Néanmoins, de ce que le résultat de ces opérations offre un tel avantage à l'emprunteur à la grosse, nous ne saurions conclure qu'elles soient illégales; chacune a son caractère propre, et nous ne voyons pas de bonnes raisons pour les interdire. Le principe que l'assurance ne doit jamais être un moyen de gain, s'entend de l'assureur à l'assuré, en ce sens, que ce dernier ne doit se faire garantir que ce qu'il court le risque de perdre. Mais nous avons vu, en traitant des assurances de prime, que par les combinaisons de contrats successifs, certaines chances peuvent procurer à l'assuré des gains qui sont le prix du risque d'une perte particulière et plus considérable, qu'il éprouveroit si la chance contraire arrivoit. Nous en verrons un autre exemple dans le chapitre II, relativement aux réassurances.

844. L'objet de l'assurance étant de se mettre en garde contre une perte, il s'ensuit nécessai-

rement qu'on ne peut faire assurer une chose déjà assurée; mais cette règle doit être sainement entendue. Sans doute celui à qui appartiennent des effets qu'il vient de faire assurer, ne peut les faire assurer de nouveau, puisqu'il n'en court plus les risques, il a seulement le droit de faire assurer la solvabilité de l'assureur, comme nous l'avons dit n. 829; car le seul risque qu'il courre est celui de n'être pas payé, de la somme promise par ce dernier, en cas de perte.

Mais ce ne seroit pas faire assurer des choses une seconde fois, que de faire assurer partiellement et successivement, par différentes personnes, une quantité totale de marchandises dont les assurances réunies n'excéderoient pas la valeur. De même, on peut faire assurer une chose pour certains risques, et une seconde fois pour d'autres risques. Ainsi un chargement de 30,000 francs ayant été assuré par une première police, avec la clause *franc d'avaries*, dont l'effet est, comme nous le verrons ci-après, que l'assureur ne soit tenu que des sinistres majeurs, on peut le faire assurer pour les autres risques.

A plus forte raison on peut faire assurer les dépenses extraordinaires que l'on a faites en route pour réparer un navire déjà assuré. Soit que le capitaine les ait acquittées avec les fonds que lui a donnés l'armateur, ou avec le prix des marchandises qu'il a vendues ou engagées,

soit que l'armateur ait acquitté les lettres de change que le capitaine a tirées sur lui; c'est une augmentation de mise qui peut, en cas de sinistre, être une perte pour lui. Supposons, en effet, un navire estimé à son départ 100,000 fr., et assuré pour cette somme; le capitaine, après une tempête, est obligé de faire un radoub montant à 10,000 francs : si le navire arrive à bon port, l'armateur aura à la vérité droit de se faire rembourser de ces 10,000 francs par son assureur; mais s'il vient à périr postérieurement au radoub, comme il ne pourra toujours demander à cet assureur que la somme primitive de 100,000 francs, il sera en perte des 10,000 francs employés au radoub, et qu'il auroit pu mettre hors de ses risques par un emprunt; cette chance suffit pour lui donner le droit de faire assurer cette dépense.

Au surplus, il ne faut pas perdre de vue que lorsqu'une chose non susceptible d'être assurée l'a été avec d'autres qui en sont susceptibles, le contrat n'est pas entièrement nul, mais seulement réductible, suivant les règles que nous donnerons dans le chapitre dernier.

Section II.

Des Risques dont se charge l'Assureur.

845. L'assureur se met au lieu et place de l'assuré; il se charge de tous les risques

maritimes que la chose assurée peut éprouver, et cette condition est de l'essence du contrat.

Ce que nous avons dit, n. 774 et suiv., relativement aux risques des choses affectées à un prêt à la grosse, s'applique, sans aucune restriction, à ceux des choses assurées.

Ainsi, comme le prêteur à la grosse, l'assureur ne répond que de ce qui est l'effet de cas fortuits occasionnés par les élémens, Com. 350.
par force majeure, ou par la faute, le délit et même le crime de tiers dont l'assuré ne seroit ni directement, ni indirectement responsable, tels que des passagers sur un navire, etc. Comme le prêteur à la grosse, il peut se charger de la *baraterie de patron*, c'est-à-dire, de tout ce qui peut résulter de la Com. 353.
faute, du délit ou du crime, soit du capitaine, soit de l'équipage. Comme le prêteur à la grosse, il peut prendre sur lui les risques particuliers que les choses assurées coureroient, soit par leur qualité, soit par celle de l'assuré, tels que la confiscation de marchandises destinées à entrer en pays étranger en contrebande, ou appartenant à quelque sujet d'une puissance belligérante ; il peut se charger des pertes, détériorations, etc., Com. 352.
provenant du vice propre des choses, qui, sans une telle stipulation, seroient au compte de l'assuré.

846. Mais la différence entre la nature du contrat à la grosse et l'assurance, permet en outre que les conventions sur la nature de ces risques, soient plus variées dans celui-ci que dans l'autre.

Nous avons vu, n. 819, qu'on ne pourroit admettre, dans le contrat à la grosse, des stipulations qui déchargeroient le prêteur de la responsabilité de risques importans, tels que *grosses avaries;* qu'un tel pacte seroit nul, parce qu'il blesseroit l'équité et rendroit l'emprunteur, en quelque sorte, assureur des choses affectées au prêt. La même raison s'applique à la clause qui limiteroit les risques du prêteur à certains dangers; parce qu'il est de l'essence du contrat à la grosse, que l'arrivée heureuse soit la condition du paiement.

Il n'en est pas de même dans l'assurance;
Com. 409. l'assureur n'étant qu'une sorte de caution, il lui est libre de ne se rendre garant que de *tels* ou *tels* risques.

Il suffit de faire remarquer cette faculté. Les termes de la police, qui est la loi des parties, serviront à déterminer leurs droits et obligations respectifs.

C'est dans ce cas qu'il est important de faire une grande attention, non-seulement à la clause en elle-même, mais souvent aussi aux termes que les parties ont employés, termes consacrés par l'usage, et auxquels ce

même usage attribue un sens qui constitue *telle* ou *telle* sorte de convention, avec ses effets propres.

Ainsi, une personne expédie et fait assurer des marchandises pour un pays qui se compose de plusieurs stations commerciales, telles que sont les îles du golfe de Mexique. Elle peut avoir voulu se réserver le droit de décharger partie de ses marchandises, successivement, sans qu'on doive en induire que la relâche dans un lieu mettra fin au voyage; elle peut, de plus, avoir voulu charger d'autres en remplacement, continuer ainsi ces opérations pendant tout le temps que le navire ira de port en port, et imposer à l'assureur la responsabilité, soit de ce qui restera du chargement primitif, soit même de ce qui aura été chargé en route, jusqu'à ce que le navire arrive au port de désarmement.

Ces conventions sont permises. Mais il faut que les parties s'en soient expliquées, ou que l'ensemble de la police et des circonstances le laisse suffisamment connoître. Par exemple, *Pierre* se fait assurer 30,000 francs de marchandises sur un navire expédié pour les îles françaises de l'Amérique, sans autre désignation, avec clause que l'assureur répondra, jusqu'au lieu de l'entière décharge. Cette expression le laisse maître de déposer

quelle espèce ou quantité de ses marchandises il juge convenable, au Port au Prince, au Cap, à la Martinique, à la Guadeloupe, peu importe; dès qu'il ne fait point cette décharge ailleurs qu'à une île française d'Amérique, il est dans les termes de la convention, les risques subsistent.

Mais si le temps des risques dure toujours, la matière en diminue. Si, après quelque déchargement, le navire périt, l'assureur ne répond plus que de ce qui restoit au moment du sinistre. Si *Pierre* a acheté d'autres marchandises qu'il ait mises sur le navire, et qu'un accident maritime ait fait périr, l'assureur n'en répond pas, parce que la clause que nous venons d'indiquer n'a pas eu pour objet de l'autoriser au remplacement des choses déchargées, mais seulement d'empêcher que des décharges partielles ne soient considérées comme rupture de voyage, capable de mettre fin aux risques. Il avoit un moyen de rendre l'assureur responsable des choses substituées, c'étoit de le stipuler expressément, ou même implicitement, par la cause de *faire échelle*, qui, dans l'usage, produit cet effet.

Ce même usage en règle l'application. Ainsi, des chargeurs de pacotilles ne sont pas présumés avoir acquis, par cela seul qu'ils les ont fait assurer sur un navire qui devoit

faire échelle, le droit d'y substituer les achats provenant du produit de ces pacotilles, et de prétendre que les risques de l'assureur continuent sur ces choses, jusqu'à ce que le navire ait fait son entière décharge. L'objet spécial et direct de chaque assurance étoit *telle* pacotille, qui, étant déchargée, est hors de risques; une clause de pouvoir charger en remplacement, et que l'assurance continuera sur les objets substitués, est indispensable dans ce cas.

847. On voit comment on appliqueroit ces distinctions à l'assurance d'un navire. S'il a été assuré, simplement jusqu'à son entière décharge, le port où il aura mis à *quai* le reste des choses dont il est parti chargé, sera réputé le port où finiront les risques, et s'il arrive que, se rendant, de ce port, à un autre de la même station, il périsse vuide, ou chargé de marchandises prises en remplacement, l'assureur n'en sera plus responsable. Mais s'il a été assuré avec faculté de faire échelle, les risques ne finiront qu'au port où il désarmera effectivement.

C'est encore par l'usage qu'on peut déterminer, quand l'entière décharge a eu lieu. Une extrêmement petite quantité de marchandises restées sur un navire, n'empêcheroit pas qu'il ne fût présumé avoir fait

sa décharge, et par conséquent que les risques pris jusqu'à cette époque ne fussent considérés comme tout-à-fait achevés.

848. Tout cela ne concerne que l'assurance d'objets matériels ; et comme ces objets sont aussi la principale et presque la seule matière du prêt à la grosse, nous avons dû renvoyer aux développemens donnés sur les risques dont se charge le prêteur.

Il est néanmoins une règle importante qui dérive de la différence essentielle entre le contrat à la grosse et celui d'assurance. Cette règle est relative à l'interprétation des clauses douteuses. Dans le contrat à la grosse, l'interprétation doit être faite contre celui qui court les risques, en faveur du propriétaire, des choses qui y sont exposées ; et par conséquent tendroit plutôt à les augmenter qu'à les alléger. C'est la conséquence du principe, que dans le doute, il faut prononcer
Civ. 1162. en faveur du débiteur. L'application du même principe, au contrat d'assurance, conduit à une conséquence en apparence opposée. L'interprétation se fait en faveur de celui qui court les risques, contre celui à qui appartiennent les objets exposés, en faveur de l'assureur contre l'assuré. Dans ce contrat, c'est l'assureur qui est l'obligé, le débiteur ; l'assuré est créancier du droit de demander

la réparation de toutes les pertes et dommages qu'il éprouvera.

849. Mais nous ne devons pas omettre quelques notions sur les risques relatifs à certaines choses immatérielles, que nous avons vu pouvoir être assurées.

En supposant comme hors de doute qu'il est permis de faire assurer la vie, on comprend aisément, par l'application des principes ci-dessus, ce que nous avons dit, n. 836, que l'assurance sur la vie, stipulée par celui qui est condamné à une peine capitale, est nulle; que si une personne a fait assurer sa propre vie, ni la mort qu'elle auroit encourue par suite de condamnation légalement prononcée, même quand on prétendroit que l'arrêt a été injuste, ni celle qu'elle se seroit donnée, ou qu'elle auroit reçue de son héritier, ne seroit un risque à la charge de l'assureur.

En faisant assurer la liberté on peut aussi déclarer que l'assureur ne garantit que les événemens de la prise par les corsaires ou par les sujets de *telle* ou *telle* nation. La captivité qui seroit reconnue avoir été causée par les fautes, les imprudences personnelles de l'assuré, ne seroit point à la charge de l'assureur.

Si la convention ne déterminoit rien qui

donnât lieu à une plus grande extension, l'assureur seroit présumé n'avoir voulu garantir que la perte de la vie ou de la liberté sur mer; et à défaut de clause qui fixe le commencement et la durée de ces risques, ou de bâses qui puissent servir à les déterminer, les parties seroient censées avoir voulu qu'ils commencent du moment où le navire met à la voile.

Les assurances de solvabilité seroient limitées aux termes de la convention; et toutes causes de non-paiement donneroient ouverture à l'obligation de l'assûré, sans qu'il fût nécessaire que des accidens maritimes les eussent produit.

850. Le contrat d'assurance étant aléatoire, il faut que les risques dont se charge l'assureur soient véritables. Si les choses as-
Com. 365. surées n'existoient plus, si elles étoient déjà péries lors de la convention, ou si, étant arrivées, elles se trouvoient hors de tous risques, il n'y auroit point de contrat, puisqu'une des conditions essentielles manqueroit. C'est précisément ce que nous avons vu arriver dans la vente; l'inexistence de la chose vendüe la rend sans effet.

Mais quoique la vente soit un contrat commutatif, les parties peuvent convenir que la perte de la chose, avant la convention, n'em-

pêchera pas qu'elle ne subsiste pour les obligations de l'acheteur ; il suffit qu'elles ignorent absolument le sort de cette chose. A plus forte raison, ce principe est-il admis dans le contrat d'assurance qui est essentiellement aléatoire. Ainsi, lors même que la chose assurée, étant ou périe ou arrivée à bon port, au moment du contrat, ne peut plus être dite, exposée à des risques, la bonne foi de celui qui a contracté sans connoître, ou sans avoir pu connoître l'évènement, suffit pour valider la convention.

Puisque la bonne foi de la partie à qui profite cette mise hors des risques, peut seule maintenir le contrat, son adversaire doit naturellement être admis à faire preuve qu'avant la signature elle étoit informée de l'évènement qu'elle laissoit ignorer.

Cette réticence est un délit. L'assuré, convaincu de fraude, est condamné correctionnellement à payer à l'assureur une somme double de la prime convenue ; et l'assureur, dans ce même cas, est condamné à payer une égale indemnité à l'assuré, indépendamment de la restitution de la prime, si elle lui avoit été payée à l'avance. Com. 368.

C'est aux magistrats à balancer et à apprécier les faits, les circonstances, les présomptions qu'on allègue devant eux, pour prouver que *tel* des contractans avoit la

certitude du fait qu'il paroissoit ignorer en traitant, et dont l'incertitude seule pouvoit rendre la convention légitime. Des preuves écrites ne sont point requises. Les dépositions de témoins et tous les moyens possibles d'éclairer la conscience des juges, sont admis. Si la simple possibilité de fraude ne suffit point, comme dans le cas que nous allons présenter ci-après; s'il est vrai qu'une crainte, une inquiétude assez probable, témoignées par l'un des contractans, à des tiers, sans qu'il en ait fait part à celui avec qui il traitoit, ne puisse pas être considérée comme preuve de fraude, parce que la moindre incertitude suffit pour valider l'assurance ; il ne faut pas aussi perdre de vue qu'une preuve mathématique de la connoissance personnelle imputée à l'un des contractans, n'est pas indispensable. La certitude morale suffit; si le fait étoit connu publiquement dans la ville où demeuroit celui qu'on accuse de fraude, il seroit censé l'avoir connu.

On peut aller plus loin, et comme la fraude est encore plus dans l'intention que dans le fait, si l'une des parties avoit reçu la nouvelle fausse d'un événement de nature à mettre fin aux risques, et néanmoins contractoit, l'acte devroit être annullé, et cette partie condamnée, de même que si l'évènement eût été véritable.

Peu importe que la partie lésée eût déjà payé en tout ou partie, elle est admise à poursuivre tant que la prescription n'est pas acquise; parce que l'assuré, en recevant induement, commet un nouveau dol qui ne peut créer une fin de non recevoir en sa faveur.

Au surplus le demandeur ne nous sembleroit pas admissible, dans le doute, à requérir le serment de son adversaire. Il n'est pas convenable que quelqu'un soit placé entre sa conscience et la crainte d'une condamnation correctionnelle qui imprime une sorte de déshonneur, et qui peut priver du bénéfice de cession, comme nous le verrons par la suite.

851. Lorsque l'assurance a été faite par un commissionnaire, on doit, pour appliquer ces principes, faire une distinction. S'il connoissoit l'évènement quand il a fait l'assurance, elle est nulle, quant même le commettant l'auroit ignorée; mais par suite des principes expliqués, n. 560, et suivans la double prime, est à la charge du commissionnaire.

Si au contraire le commettant seul connoissoit l'évènement, de nouvelles distinctions sont nécessaires. S'il le connoissoit au moment où il a donné l'ordre, l'assurance

est nulle, et il doit la double prime : s'il ne l'a connu que depuis l'envoi de ses instructions, et qu'il n'ait pas écrit pour les révoquer, la fraude est encore facilement présumée de sa part; s'il a écrit immédiatement, mais que l'assurance ait été faite avant la réception de sa lettre, elle est valable.

852. Mais l'extrême difficulté de prouver la fraude, dans cette matière, a fait établir une présomption légale absolue, de nullité de l'assurance, toutes les fois qu'il est possible que, lors de la signature de la police, l'un ou l'autre ait été instruit de l'évènement. On présume cette possibilité, lorsque la distance entre le lieu où la police a été signée,
Com. 366. tance entre le lieu où la police a été signée, et celui, soit de l'évènement, soit du premier port de terre ferme où la nouvelle a été apportée, n'est pas plus grande que trois quarts de myriamètres (une lieue et demie de poste, ancienne mesure) par chaque heure écoulée depuis la signature. Ce délai se calcule de moment en moment; c'est pourquoi, lorsque la police indique, non seulement le jour, mais l'heure à laquelle est arrivée la perte du navire, on doit compter depuis cette heure. Ainsi, par exemple, si le navire, parti du Hâvre le premier juin, à huit heures du matin, avoit péri après

s'être avancé à la distance de dix-huit myriamètres trois quarts (trente-sept lieues et demie) la police signée le 2, avant neuf heures du matin, seroit valable, et celle qui auroit été souscrite après cette heure seroit nulle.

Lorsque la police n'énonce pas l'heure, mais la partie du jour, avant ou après midi, on doit croire qu'elle a été signée à la dernière heure de cette partie du jour; c'est à dire, à midi, si la police est avant midi. Si elle est après, ou si elle n'indique que le jour, l'heure du coucher du soleil nous semble devoir être préférée à toute autre présomption, parce que l'usage ne consacre pas les heures de la nuit à des signatures de contrats, et que dans le doute c'est l'usage qui doit servir de bâse à des présomptions.

Du reste, la preuve testimoniale que la police a été signée à *telle* heure, lorsqu'elle contient seulement l'indication du jour, ne nous paroît pas admissible; cet acte devant être nécessairement écrit, les parties ont à s'imputer de n'avoir pas été plus exactes. Il ne s'agit point, dans ce cas, d'une fraude qu'il importe de réprimer, mais d'une simple présomption de nullité qui ne peut être prise que dans l'acte même qu'elle a pour objet d'infirmer.

Le moment précis de l'arrivée, ne sauroit être incertain, attendu qu'il est indiqué par le rapport que le capitaine est obligé de faire dans les vingt-quatre heures, comme nous l'avons vu, n. 648. Celui de la perte se prouve selon les circonstances. Lorsque l'équipage ou partie de l'équipage, parvient à se sauver, le rapport ou procès-verbal, fait ainsi que nous l'avons dit, n. 639 et 649, sert de preuve; mais si, tout l'équipage ayant péri, ce moyen de vérification devient impraticable, on ne peut plus compter que depuis l'heure où la perte a été connue.

Celui à qui on oppose cette présomption n'est pas recevable à offrir une preuve contraire; d'abord, par les motifs que nous avons donnés, n. 165; et ensuite, parce qu'il n'est pas réputé en fraude, ni passible de dommages intérêts : seulement la convention est frappée de nullité, sans qu'on entre dans le secret des consciences.

Au reste les parties ont droit de renoncer à cette présomption: il est permis à chacun de se désister du droit qui n'a été introduit
Com. 367. qu'en sa faveur. On présume que l'assureur et l'assuré trouvent le prix de leur renonciation, le premier dans une augmentation, le second dans une diminution de prime. Mais, dans ce cas et nonobstant cette clause, il y a toujours lieu à faire la preuve de

fraude; une renonciation, même expresse, à l'emploi de ce moyen, seroit contre les bonnes mœurs.

Ce n'est point par voie correctionnelle que l'exception, fondée sur la présomption légale dont nous venons de parler, est jugée. Il ne s'agit pas de convaincre un coupable d'escroquerie; les formes comme les objets de ces actions sont tout-à-fait différentes.

SECTION III.

De la Prime.

853. On ne peut concevoir un contrat d'assurance sans prime, c'est-à-dire, sans que l'assuré paie ou s'oblige de payer à l'assureur une somme pour prix des risques dont se charge ce dernier. Si quelqu'un s'obligeoit à indemniser un autre de la perte qui lui arrivera par *tels* cas fortuits ou de force majeure, sans exiger aucun prix, il feroit une donation conditionnelle qui ne seroit jugée par les principes du contrat d'assurance qu'en ce qui toucheroit la distinction ou la nature des risques.

La prime peut, sous certains rapports, être comparée au profit maritime dans le prêt à la grosse. L'une et l'autre sont le prix des risques dont on se charge. Néanmoins, ils diffèrent essentiellement en ce que la prime, par sa nature, est due à l'assureur, quel que soit

l'évènement, tandis que le profit maritime n'est dû qu'en cas d'arrivée heureuse des objets affectés au prêt.

Mais cette différence ne concernant que l'exigibilité et le paiement de la prime, les principes sur les profits maritimes y sont applicables, et nous nous bornerons à les rappeler en peu de mots.

854. La prime peut consister en argent, elle pourroit consister en marchandises et même en services appréciables. *Pierre*, en faisant assurer par *Paul* la pacotille avec laquelle il se rend à Saint-Domingue, pourroit s'engager, pour prime de cette assurance, à donner pendant *tant* de mois ses soins au rétablissement de l'habitation de *Paul*; il pourroit donner ou s'obliger de donner pour prime *tant* de barriques de vin; il pourroit plus encore, et par une conséquence de ce que nous avons dit, n. 838, qu'on pouvoit faire assurer la prime et la prime des primes, il pourroit promettre pour prime une portion quelconque des marchandises assurées.

La prime pourroit consister en une chose à donner ou à faire au profit d'un tiers, car on
Civ. 1121. peut stipuler pour autrui quand c'est la condition d'une convention qu'on fait pour soi-même.

La prime peut être d'une somme ou déterminée au moment du contrat, ou dont la détermination doive être faite d'après les bases

que la convention elle-même auroit posées. Ainsi on peut convenir d'une prime de *tant* pour cent de la valeur des choses assurées, ou d'une *telle* somme; par exemple, de trois, quatre, six mille francs, etc., sans qu'il existe de proportion avec le capital assuré.

Elle peut être fixe ou susceptible d'augmentation, soit par sa nature, soit par une clause de la convention.

L'assurance pour *tel* voyage peut être faite moyennant *telle* prime, et l'assuré ne peut exiger aucune augmentation, quelqu'en soit la durée. Mais si, à la désignation du voyage on a joint celle d'un temps pour la durée des risques, la prime doit être augmentée à proportion, dans le cas où la durée du voyage seroit plus longue que le temps ainsi indiqué; et l'assureur n'est cependant tenu à rien restituer si le voyage dure moins long-temps. En effet, s'il eût voulu, à tout évènement, se contenter de la prime stipulée, il se seroit borné à désigner le voyage; mais en ajoutant une limitation, il a exprimé qu'il n'entendoit pas que cette prime équivalût à une durée plus longue que *tant* de jours ou de mois : ces deux clauses n'étant pas contradictoires, doivent être exécutées.

855. On peut faire sur l'augmentation de la prime les diverses stipulations dont nous avons parlé, n. 780. On peut aussi, comme dans le

prêt à la grosse, convenir qu'en cas de guerre, si la convention est faite pendant la paix, ou en
Com. 343. cas de paix, si la convention est faite pendant la guerre, la prime sera augmentée ou diminuée. Mais cette clause doit être clairement exprimée, elle ne résulteroit point des circonstances, ou des inductions tirées soit de la conduite, soit de la position des parties.

Lorsqu'elle a été stipulée et qu'il ne s'agit que de fixer l'instant où l'effet en doit commencer, on considère comme état de guerre les premières hostilités commises soit contre les vaisseaux ou autres propriétés de l'État, soit contre les navires ou autres propriétés des particuliers, quoiqu'il n'y ait eu, ni manifeste, ni déclaration solemnelle de guerre. Elle a son effet en tous lieux et au même instant, quel que soit le lieu où la première hostilité ait commencé, quoiqu'on ne puisse se dissimuler que la nouvelle n'a pu en arriver que successivement : si cette règle a des inconvéniens, ils sont moindres encore que la multiplicité des procès qu'occasionneroit une règle contraire.

Si l'augmentation est stipulée d'une somme fixe, elle est la même, soit que le navire ait fait la totalité ou seulement partie du voyage, depuis l'évènement prévu. Si le taux de l'augmentation n'a pas été fixé, elle est réglée par les tribunaux, en ayant égard aux risques, aux circonstances et à l'intention des parties.

Les mêmes principes s'appliquent à la diminution de prime pour une assurance faite pendant la guerre, et suivie de la paix avant l'évènement.

On peut assurer pour voyages d'*aller* et *retour*, séparément ou conjointement, comme nous avons vu, n. 769, qu'on pouvoit prêter à la grosse. Alors la prime est le prix de tous les risques qui arriveront pendant les deux voyages, qui sont indivisibles par la convention; elle se nomme *prime liée*.

856. La prime ne devroit être que le juste prix des risques dont l'assureur se charge: mais l'incertitude des évènemens et la variété des circonstances ne permettent pas d'invoquer les règles des contrats purement commutatifs; ce qui seroit condamnable dans le for intérieur, ne donneroit lieu à aucune action ou exception dans les tribunaux. Ils doivent tenir pour légitime, quelque disproportionnée qu'elle leur semble être avec les risques, la prime fixée par une convention contre laquelle on n'articule ni dol, ni surprise manifeste.

857. La prime n'est acquise à l'assureur qu'à l'instant où commencent les risques; le contrat d'assurance, quoique formant un lien irrévocable entre les contractans, ne fait pas produire

à leur convention les effets qui lui sont propres à l'instant qu'il est formé.

L'assuré n'est censé avoir promis la prime que sous la condition qu'il y auroit un risque dont elle est le prix; l'assureur n'est pas censé avoir voulu qu'on lui payât cette prime s'il ne couroit aucun risque.

Le contrat cesse d'exister lorsqu'il est certain que cette condition n'aura pas son effet.
Com. 349. Peu importe la cause. La nature des choses ne permet pas qu'on applique ici la règle, qu'une condition purement potestative de la part de celui qui s'oblige, ne doit avoir aucun effet.

Cela n'empêche pas que les parties n'aient été liées dans l'instant de la convention, puisque l'assureur n'est point admis à se dégager, et que l'assuré ne l'est qu'accessoirement et par conséquence de la renonciation qu'il fait à son entreprise.

858. La prime peut être payée à l'instant même de la convention, mais le plus souvent elle fait l'objet d'une obligation que l'assuré contracte envers l'assureur, en souscrivant un billet séparé qu'on nomme *billet de prime*. La manière dont le billet est conçu sert à décider comment on doit y appliquer les règles sur les effets négociables, expliquées n. 311 et suivans, et dans quels cas il peut en résulter une novation

qui ne permette plus à l'assuré d'opposer d'exceptions résultant du contrat d'assurance.

La prime est acquise à l'assuré, quel que soit l'évènement et sans condition, s'il n'en a été stipulé : c'est en quoi elle diffère du profit maritime qui n'est dû qu'en cas d'heureuse navigation.

Mais cette qualité de la prime ne lui est pas essentielle, elle n'est que de sa nature; une convention contraire peut y déroger ; nous en avons expliqué la manière n. 838. C'est principalement en temps de guerre, lorsque les primes sont extrêmement élevées, qu'on fait cette stipulation; la prime est alors appelée *conditionnelle*, car, dans le fait, l'obligation respective de l'assureur et de l'assuré dépend de l'évènement, tandis que dans la règle, quel qu'il soit, la prime devroit toujours être payée.

Section IV.

De ce que l'Assureur promet à l'Assuré.

859. Ce que nous avons dit de l'objet du contrat d'assurance, laisse voir qu'il n'en peut exister si l'assureur ne promet pas une somme ou autre valeur à l'assuré, dans le cas où les évènemens prévus arriveroient.

La convention qu'en cas de perte ou détérioration, quel que soit l'évènement et sans qu'on en vérifie la cause, l'assuré aura droit à *telle*

somme, seroit prohibée. Elle n'auroit plus pour objet la réparation du dommage éprouvé par l'assuré, puisque sans vérifier en quoi il consiste, par cela seul que les choses assurées en auroient éprouvé un quelconque, la somme convenue lui seroit acquise; ce seroit une
Civ. 1965. gageure que les principes de la législation française n'autorisent point.

Il n'y a aucune raison pour que ce qui est promis par l'assureur ne consiste pas en autre chose qu'une somme d'argent, même en une obligation de faire. Un tel cas est rare assurément; mais comme rien ne s'opposeroit à la validité de cette convention, les principes du contrat d'assurance en détermineroient l'évènement; et, lorsque le droit d'en exiger l'exécution auroit été acquis à l'assuré, le mode de cette exécution seroit réglé par ce qui est propre à l'obligation contractée.

Quoique souvent la police d'assurance contienne mention de la somme assurée, ou déclaration de la valeur des choses assurées, cette énonciation n'est pas toujours la base d'après laquelle on doit juger, selon l'évènement, ce que l'assureur sera tenu de payer à l'assuré. Les choses assurées peuvent, en effet, éprouver des accidens qui ne leur causent qu'une simple détérioration, et non une perte absolue, seul cas où l'assureur doive payer en entier à l'assuré la somme portée dans la police. Nous verrons au

chapitre III, l'explication de l'importance de cette distinction.

860. Les principes ci-dessus sont principalement applicables à l'assurance des choses corporelles ; on entrevoit comment ils doivent être entendus dans les assurances de la vie, de la liberté.

L'assurance faite sur la vie ne peut jamais consister que dans l'engagement que prend une personne de payer *telle* somme ou *telle* valeur convenue, à *telle* autre, ou à ceux qui seront héritiers de la personne dont la vie est assurée.

L'assurance de la liberté peut consister quelquefois en une somme fixe que l'assureur s'oblige de payer, soit à celui dont la liberté a été assurée, soit à un tiers qui a intérêt à la conservation de la liberté de cette personne; quelquefois aussi elle consiste dans l'obligation de procurer la liberté à la personne assurée. Au premier cas, c'est une obligation conditionnelle de donner: l'évènement de la condition la rend exigible; il suffit que la personne ait été prise. Si par quelque moyen de grâce, de force ou d'adresse, elle recouvre sa liberté, la somme n'en est pas moins due à elle, et même à ses héritiers si elle meurt, un seul instant de raison, après sa prise.

Au second cas, c'est une obligation de faire, qui, pour son exécution, suit les règles com-

munes. Ainsi l'assureur doit faire le rachat, ou s'en occuper dans le délai que fixe la police, et, s'il n'y en a point, aussitôt que la prise lui est annoncée, sous peine de dommages-intérêts. Ainsi, le rachat une fois effectué, si la personne est reprise, l'assureur n'est pas obligé de payer une autre rançon, à moins qu'il n'ait assuré la liberté pendant *tant* de mois, quels que soient les évènemens. Ainsi, lorsqu'il existe une impossibilité réelle de l'exécuter, telle que la mort du captif, l'ignorance absolue du lieu où il a été conduit, le refus des capteurs d'entendre aucune composition, ou si avant que l'assureur ait été constitué en démeure, la personne captive recouvre sa liberté, de quelque manière que ce soit, ou meurt, l'assureur ne doit rien à elle, ni à ses héritiers.

Il nous semble aussi qu'on devroit considérer comme une impossibilité morale la demande que les capteurs feroient des sommes immenses et telles qu'on ne puisse présumer que les parties aient entendu porter la rançon jusqu'à ce prix. Si la nature du contrat d'assurance paroît répugner à cette modification, l'équité la commande.

Dans tous ces cas, ce seroit par la nature de la cause qui empêcheroit le rachat, qu'on décideroit si la prime doit être restituée. Si elle provenoit d'une impossibilité physique, telle que la mort du captif, son évasion, etc., la

prime ne seroit pas moins due, puisqu'elle est le prix d'un risque qui a existé et qu'un nouvel évènement imprévu vient de détruire. Mais si l'assureur n'étoit dégagé de son obligation que par une sorte de considération nécessairement laissée à l'arbitrage du juge; par exemple, si le capteur exigeoit 500,000 francs, un *million*, pour rendre la liberté à un homme, ce seroit une sorte de *ristourne*, et la prime devroit être restituée.

CHAPITRE II.

Des Formes de la Police d'Assurance.

861. Ce que nous avons dit au commencement de ce titre, sur les caractères distinctifs du prêt à la grosse et de l'assurance, fait connoître que les formes requises dans ce dernier contrat, ne peuvent avoir pour objet que la preuve de son existence entre les contractans ; qu'il n'est pas nécessaire de rendre cette convention publique, et de lui donner une certitude de date dans l'intérêt des tiers, comme nous l'avons dit pour le contrat à la grosse.

Nous suivrons au surplus la même marche: la première section de ce chapitre sera consacrée à expliquer les formes externes, et la seconde le formes internes de la police d'assurance.

SECTION I.[re]

Des Formes externes de la Police d'Assurance.

862. La convention d'assurance doit être rédigée par écrit. Celui qui prétendroit que
Com. 332. *telle* personne s'est rendue envers lui assureur de *telles* choses, ne pourroit en faire la preuve testimoniale sans un commencement de preuve par écrit. Néanmoins, celui qui prétendroit qu'il lui est dû *telle* prime, par *tel*
Com. 191. dont il s'est fait assureur, est admis à établir ses droits par de simples extraits des registres de courtiers.

La rédaction des polices d'assurance, varie suivant les divers usages des places. Assez ordinairement il existe des formules imprimées, qui contiennent les principales clauses, et quoique plus d'une fois on ait senti le danger et les inconvéniens de ces sortes d'imprimés, l'utilité qu'ils offrent dans un grand nombre de circonstances, les a fait maintenir. Mais comme cette rédaction, faite à l'avance, offre moins ce qui a été positivement convenu, que ce qui pourroit l'être vraisemblablement, si quelques dispositions écrites y dérogent, ou si leur comparaison avec des clauses imprimées donne lieu à quelques doutes, la préférence est due aux clauses écrites.

En général, l'intervention d'un officier

public n'est point indispensable pour la rédaction de la police, mais elle a lieu le plus souvent. Nous avons fait connoître, n. 135, les droits des courtiers d'assurance, pour la négociation et la rédaction de ces polices. Les notaires ont également Com. 79.
le droit de les recevoir, et il appartient en pays étrangers aux chanceliers des consuls ou autres fonctionnaires à qui le gouvernement l'attribue.

La nature de cet acte, qui constate des obligations réciproques, sembleroit commander qu'il en reste minute chez le notaire, ou chancelier qui le reçoit; et que s'il est rédigé sous signature privée, il soit fait en double original. L'usage de laisser l'unique original de la police d'assurance entre les mains de l'assuré, peut avoir quelquefois l'inconvénient de priver l'assureur du droit d'exiger la prime qui lui est due; car s'il y a heureuse arrivée, l'assuré n'ayant rien à demander, et même ayant, s'il est de mauvaise foi, intérêt à ne pas payer la prime, ne fera point paroître la police originale qu'il a entre les mains.

L'habitude n'en a pas moins consacré la rédaction des polices en un seul original qui reste à l'assuré : les extraits des livres des courtiers sont le titre de l'assureur, et dans ce cas ils font une foi plus grande que dans

les autres matières, ce qui est une dérogation apportée, sans doute, dans l'intérêt du commerce maritime, à ce que nous avons dit, n. 247.

A la vérité, les parties pouvant traiter directement, et sans aucune entremise de courtiers, la difficulté subsiste pour ce cas. C'est alors à l'assureur de prendre ses précautions contre la mauvaise foi de l'assuré, soit en exigeant la prime ou un billet, soit en faisant rédiger l'acte en double original; mais à moins qu'une loi formelle ne l'exigeât, la police ne seroit nulle, ni pour n'avoir pas été rédigée en autant d'originaux que de parties intéressées, ni, si elle l'avoit été, par le seul motif que chaque original ne contiendroit pas cette mention.

863. La police d'assurance ne doit contenir aucun blanc. Cette règle est commune à tous les actes, parce que c'est au moyen de ces blancs qu'on peut commettre des faux presqu'impossibles à constater et à punir. Aussi l'article 13 de la loi du 16 mars 1803 (25 ventôse an 11)[1], prononce-t-il des peines contre les notaires qui se rendent coupables de cette faute; et les raisons d'une analogie qui n'a

Com. 332.

[1] Bulletin des lois, 3.e série n. 2440.

rien que de conforme aux vrais principes, semblent commander d'appliquer cette loi aux courtiers et chanceliers de consulats.

On peut commettre cette faute de laisser du blanc dans les polices d'assurances, plus que dans tous les autres actes, précisément par suite de l'usage des formules imprimées: comme elles n'offrent que des clauses générales et usuelles, il est nécessaire que l'imprimé offre la place nécessaire pour les indications et les clauses particulières et extraordinaires que les parties voudront stipuler.

Le fait matériel d'un ou plusieurs blancs, dans une police d'assurance, n'influeroit en aucune manière sur sa validité, s'il n'en résultoit pas l'omission des clauses qu'on auroit dû y insérer; car si l'acte est en lui-même complet, l'oubli d'annuller, par un moyen quelconque, l'excédent de blanc originairement laissé, ne produiroit pas une nullité.

Si l'effet du blanc est que l'acte soit dépourvu de quelques énonciations qui auroient dû être mises à cette place, on doit apprécier les circonstances comme toute autre espèce d'omission, et décider, suivant les règles que nous donnerons plus bas, si l'acte est nul, s'il change de nature, si et comment on peut y suppléer.

Si le blanc laissé, lors de la rédaction, a été rempli depuis la signature par une

seule des parties, sans le consentement de l'autre, on ne peut, dans ce cas, se décider que comme dans toute autre question de faux.

864. La police d'assurance doit être datée.
Com. 332. Nous avons vu qu'en général le défaut de date d'un acte n'étoit point par lui-même, une cause de nullité, parce que l'ignorance sur l'époque à laquelle un engagement a été contracté, n'est pas un motif pour empêcher qu'il n'ait son exécution. Ce défaut de date peut quelquefois enlever des avantages, en ne permettant pas qu'on invoque contre les tiers une autorité qui n'est pas justifiée; mais elle n'a aucune influence entre les contractans.

Il est facile de voir comment s'appliquent ces principes au contrat d'assurance. D'abord nous verrons que celles qui, couvrant la valeur entière des objets assurés, se trouvent les plus anciennes, annullent les dernières. En second lieu, le jour fixe, l'heure même de la signature de la police servent souvent à régler les cas où pourroit avoir lieu la présomption, dont nous avons parlé n. 852.

La police, sans date, ne pourroit donc être opposée à des tiers, soit pour annuller des assurances, que les parties prétendroient avoir été postérieurement faites, soit pour maintenir le privilége de celui que

le contrat constitueroit assureur; car c'est pour empêcher toute fraude à cet égard que l'énonciation de la date est prescrite; mais si elle avoit acquis une date certaine depuis sa confection, elle feroit preuve contre les tiers qui n'auroient qu'un titre postérieur.

Mais l'acte non daté ne sauroit être nul vis-à-vis des parties qui l'ont souscrit, puisqu'à leur égard, il fait nécessairement preuve de leur convention.

Les raisons qui font exiger la date de la police, semblent commander l'indication de l'heure précise. Mais ici, la stricte sévérité des principes a dû s'accommoder aux formes larges et faciles du commerce. Il suffit d'observer que si, de deux actes faits le même jour, l'un porte qu'il a été signé avant ou après midi, et l'autre ne contient pas cette énonciation, l'assureur qui a souscrit le premier, mérite la faveur de la loi, à laquelle il s'est conformé, et doit, en conséquence, primer l'autre.

865. Souvent un navire ou un chargement est assuré par plusieurs personnes, non par une obligation commune, qui, dans ce cas, seroit solidaire, conformément à ce que nous avons dit, n. 190, mais par des engagemens indépendans et successifs, inscrits sur la

même police, les uns à la suite des autres, et quelquefois avec des clauses différentes.

L'engagement de chaque assureur doit être daté du jour qu'il le souscrit, autrement, les engagemens non datés, sont présumés faits le même jour que celui dont la date suit immédiatement. Par exemple, un courtier ou notaire propose à *Pierre* d'assurer un chargement, et lui offre à signer une police.. *Pierre* assure pour 2000 fr., signe et date le 1.er avril 1814; *Paul* assure ensuite pour *telle* somme, signe et ne date pas; *Jean* assure pour *telle* somme, signe et date le 4 avril : la présomption sera que *Paul* n'a signé que ce jour-là. Plusieurs ensuite signent encore sans dater; le notaire ou courtier, qui ne doit pas, sous peine de faux, donner à la clôture une date autre que celle du jour qu'il la fait réellement, clôt la police le 15 avril : les dernières signatures n'auront que cette date. La preuve testimoniale ne suppléeroit ni à l'omission, ni à l'insuffisance de la date, pour obtenir une préférence contraire à ces présomptions.

Par la même raison, si un assureur inscrit au-dessus de la signature quelques clauses dérogatoires à celles contenues dans le corps de l'acte, ceux qui signent après lui, même purement et simplement, sont censés avoir signé avec les mêmes modifications.

Dans l'usage, on ne fait pas signer la police par l'assuré, ce qui semble cependant nécessaire, lorsqu'il ne paye pas la prime comptant, ou qu'il ne donne pas, soit un billet de prime, soit toute autre reconnoissance particulière; mais, comme nous l'avons vu, n. 862, les extraits de livres des courtiers font preuve de son engagement. D'ailleurs, il ne peut invoquer la police, sans avouer ce qu'elle contient.

866. La police une fois signée, la convention est irrévocable : l'assuré ne seroit pas plus le maître d'en refuser l'exécution, sous prétexte qu'il ne l'agrée pas, que l'assureur ne le seroit de rayer sa signature avant que la police ait été remise à l'assuré. Le courtier, qui est leur intermédiaire commun, a engagé l'assuré en acceptant pour lui, et a rendu l'engagement de l'assureur parfait, comme si l'assuré eût été présent. Mais le contrat peut être révoqué ou modifié par le concours de leurs deux volontés, au moyen d'un écrit qu'on nomme *avenant*.

867. Rien ne s'oppose à ce qu'une police d'assurance soit à ordre, c'est-à-dire que l'assureur s'oblige à payer le montant de la somme ou valeur assurée, à la personne qui

lui présentera cet acte, transmis par voie d'endossement. Elle pourroit même être au porteur. Mais il en est, dans ce cas, comme nous l'avons vu relativement au prêt à la grosse; le cessionnaire ou porteur sera tenu, pour être payé, de remplir toutes les obligations résultant, soit des clauses, soit de la nature du contrat; et tout ce que nous avons dit, n. 311 et suiv., s'applique aux polices rédigées de cette manière.

868. La même police peut, comme on l'a vu, contenir des assurances sur des marchan-
Com. 359. dises diverses, ou de même espèce, non seulement à des primes différentes, mais même pour une prime semblable, sans toutefois qu'il en résulte de solidarité entre les divers assureurs, ou sans que l'on puisse conclure quelque communauté d'intérêts entre eux.

Mais si le chargeur de plusieurs sortes de marchandises fait assurer chaque partie moyennant une prime différente, quoique par la même personne et la même police, il peut y avoir plus d'incertitude pour savoir s'il en résulte une seule ou plusieurs assurances. Par exemple, *Pierre* a fait assurer par *Paul*, dans la même police, 20,000 fr. sur du vin, 20,000 fr. sur du sucre; il charge la quantité convenue de vin et non celle de sucre. Si les deux assurances n'en forment

qu'une seule, elles seront l'une et l'autre réduites, suivant les régles que nous donnerons sur le *ristourne :* si au contraire les deux assurances sont séparées, le *ristourne* ne portera que sur celle du sucre.

Les termes de l'acte et les circonstances serviront à se décider. Nous nous bornons à observer que la réunion de plusieurs assurances, dans une même police, n'est pas une raison exclusive que l'intention des parties ait été de constituer une assurance unique; de même que la diversité des marchandises ou du taux ne fait pas aussi exclusivement preuve que les parties ayent voulu diviser les assurances.

C'est dans la suite et lorsque l'occasion s'en présentera que nous examinerons ces questions.

SECTION II.

Des Formes internes de la Police d'Assurance.

869. La police d'assurance doit exprimer les nom et domicile de celui qui se fait assurer; sa qualité de propriétaire ou de commission- Com. 332.
naire; le nom et la désignation du navire et du capitaine; le lieu où les marchandises ont été, ou doivent être chargées; le port d'où ce navire a dû, ou doit partir; les ports ou rades dans lesquels il doit charger, ou

décharger; ceux dans lesquels il doit entrer; la nature et la valeur ou l'estimation des marchandises ou objets que l'on fait assurer; le temps auquel les risques doivent commencer et finir; la somme assurée; la prime; la soumission des parties à des arbitres, en cas de contestation, si elle a été convenue; et généralement toutes les autres conditions arrêtées.

Nous allons développer tout cela dans la présente section, qui sera divisée en six §. Le premier concernera les noms, demeure et qualité de celui qui assure et de celui qui fait assurer; le second, les nom et désignation du navire et du capitaine; le troisième, les lieux, tems et nature des risques; le quatrième, les choses assurées; le cinquième, les sommes promises par l'assureur, et la prime promise par l'assuré; le sixième, les autres énonciations nécessaires ou facultatives.

§. Ier.

Des Noms et Qualités de celui qui fait assurer.

870. L'énonciation des noms de celui qui
Com. 332. fait assurer une chose, et de celui qui l'assure, est essentielle dans la police d'assurance comme dans tout contrat ordinaire. L'assureur s'oblige à réparer les pertes que causeront les risques dont il se charge, il

se rend débiteur; et toute obligation doit porter le nom de celui qui la souscrit. La police devant être signée par lui, il ne peut point y avoir de difficulté sur ce qui concerne son nom.

Il est possible que le nom de celui qui fait assurer soit omis. La police ne seroit pas néanmoins nulle si d'autres énonciations ou les circonstances pouvoient y suppléer. L'espèce d'assurance doit être considérée. Il est clair que dans l'assurance d'un navire ou autres objets corporels, le défaut d'indication du nom de celui qui fait assurer peut être suppléé, et que celui qui prouve être propriétaire de ces choses, aura droit de faire valoir la police. Dans l'assurance de la vie, de la liberté, de la solvabilité, les énonciations les plus exactes sont indispensables, puisque c'est la personne qui est ici la matière de la convention; ainsi les polices de ces sortes d'assurances doivent énoncer, selon leur objet, l'âge, la patrie de l'assuré, etc.

L'indication du domicile n'est utile que pour faciliter l'exercice des droits qui résultent de la convention, et lever les doutes sur l'identité des personnes qui portent des noms semblables.

871. La police doit indiquer également la Com. 332.

qualité dans laquelle agit celui qui fait assurer.

En droit rigoureux, il n'y a que le propriétaire d'une chose qui ait le droit de la faire assurer. Le capitaine même n'est point par sa préposition chargé de faire assurer le navire, ou les marchandises qu'il conduit. Si nous avons vû qu'il avoit droit d'emprunter à la grosse sur ces objets, c'est par des motifs qui tiennent à l'intérêt de la navigation. Un navire en route pourroit être hors d'état de continuer son voyage, si le capitaine ne trouvoit pas de fonds; il ne voyage pas moins, quoiqu'il ne soit pas assuré.

Mais comme il n'est point d'opération ou de convention commerciale, qui ne puisse être faite par l'entremise d'un commissionnaire, il est évident que le propriétaire d'un navire ou de marchandises, peut employer cette voie intermédiaire pour les faire assurer. Le rapport entre le commissionnaire et son commettant, ou les personnes avec qui il a contracté, sont régis par les principes que nous avons fait connoître, n. 555 et suivans. Ainsi il est obligé envers l'assureur, comme si les choses qu'il a fait assurer lui appartenoient.

Cette qualité de commissionnaire s'exprime soit par une déclaration précise, par exemple lorsque *Pierre* déclare qu'il fait assurer *telles*

marchandises pour le compte de *Jacques*; quelque fois elle s'exprime génériquement par les mots, *pour compte de qui il appartiendra*. Au premier cas, *Jacques* seul, ou celui à qui il a cédé ses droits peut réclamer l'effet de l'assurance; au second cas, ce sera tout légitime porteur d'un connoissement, dont les désignations se rapporteront exactement à celles de la police. Dès qu'elle est conforme au connoissement, peu importe à l'assureur que les choses appartiennent ou non à celui qui les a fait assurer, il suffit que la matière du risque se trouve dans le navire. L'assureur est non-recevable à opposer à celui qui se présente une contestation sur la propriété, à moins que la simulation du *pour compte*, n'ait été pratiquée en vue de le tromper. Par exemple, si l'on a fait assurer sous le nom d'un neutre, les marchandises qui appartiennent à ceux qui sont en guerre avec quelque puissance maritime, en cas de prise, l'assureur peut élever la question de propriété, par ce qu'il y a eu dol.

872. Il est encore d'autres cas, dans lesquels on peut faire assurer les choses d'autrui, c'est lorsqu'on a intérêt à leur conservation.

Ainsi un assureur, sur qui roulent maintenant les risques des choses qu'il a assurées, Com. 342.
peut chercher à s'en garantir, en les faisant

assurer. Mais quelqu'en soit le prix, il ne peut faire cette convention avec son assuré, car ce seroit moins une réassurance, qu'une résolution de la première. Du reste, cette réassurance peut comprendre les déboursés qu'il a pu faire pour la conservation des choses assurées, tels que rachat, etc., même la prime qui lui est due. Par exemple, *Pierre* assure 50,000 fr. appartenant à *Paul*, à la prime de dix pour cent, et par conséquent, *Paul* lui doit 5000 fr., quel que soit l'événement de la perte ou du salut du navire. Il fait réassurer les mêmes 50,000 fr., à la même prime de dix pour cent, et la prime des primes à l'infini; ce qui fait monter la prime de cette réassurance, d'après les calculs que nous avons faits, n. 839, à 5,555 fr. 55 cent., et le total de la somme réassurée à 55,555 fr. 55 cent. S'il y a perte, *Pierre* recevra net du réassureur le capital de 50,000 fr., qu'il sera obligé de payer à *Paul*, et se trouvera gagner les 5000 fr. de prime qu'il a reçus de ce dernier; ce qui, au premier coup d'œil, porteroit à croire qu'il doit déduire de la réassurance la prime que lui doit son assuré. Mais les motifs que nous avons expliqués, apprennent suffisamment que ce bénéfice est le prix d'un risque, puisqu'en cas d'heureuse arrivée, il seroit tenu de payer une prime de 5,555 fr. 55 cent., tandis qu'il n'en avoit reçu qu'une

de 5000 fr., ce qui suffit pour rendre la convention légitime.

Cette réassurance n'ayant rien de commun avec la première, l'assureur primitif continue d'être obligé envers son assuré, qui n'acquiert aucun droit personnel contre le réassureur; ils sont étrangers l'un à l'autre, le réassuré n'a besoin, pour être remboursé par son assureur, que de justifier qu'il a payé *telle* somme à l'assuré primitif.

De même, par suite des principes du droit civil, qui permettent à des créanciers de conserver les droits que leur débiteur abandonne, ou néglige de conserver, un créancier, privilégié ou non, sur le corps d'un navire en mer, ou sur des marchandises, pourroit les faire assurer. Il est présumé mandataire du propriétaire; mais par cela même, il n'acquiert point de droit exclusif à la somme que l'assureur sera obligé de payer, en cas de perte des choses assurées : ce prix profitera à la masse entière des créanciers du débiteur, si elle le requiert, en remboursant toutefois à celui qui a fait faire l'assurance, le montant de ses déboursés et autres frais.

873. Mais si l'on n'avoit aucun intérêt direct ou indirect à la conservation d'une chose, on ne pourroit la faire assurer; ce seroit ce qu'on appelle une gageure, un jeu, dans

lesquels on auroit la chance de perdre *telle* somme ou de gagner *telle* autre, selon qu'un navire arrivera ou n'arrivera pas heureusement à sa destination.

On peut, à l'aide de ce principe, décider la question suivante. *Pierre*, qui n'a pas d'intérêt, suivant les règles ci-dessus, à la conservation du navire la *Thétis*, appartenant à *Jacques*, fait une convention avec *Paul*, qui assure ce navire pour 100,000 fr. Le navire périt. *Jacques* découvre cette convention d'assurance; il en établit la preuve, soit par extrait des livres du courtier, soit par interrogatoire sur faits et articles, soit par le serment qu'il défère à *Paul*; car dans les cas même ou la preuve testimoniale est interdite, ce mode de preuve est admis: en un mot, le fait que la *Thétis* a été assurée par *Paul*, est constant et avoué par lui. *Jacques* pourra-t-il agir contre *Paul?*

On peut dire pour la négative, que jamais il n'a chargé *Pierre* de faire assurer le navire dont il s'agit; qu'il n'a point ratifié ce qu'a fait celui-ci; que sans le moindre doute, si le navire étoit arrivé à bon port, il n'eût point été offrir à *Pierre* de lui rembourser la prime.

Mais on doit décider que *Pierre*, ne pouvant faire une gageure que la loi défend, est présumé avoir voulu faire ce qu'elle
Civ. 1121. permettoit; c'est-à-dire, avoir stipulé pour

Jacques. A la vérité, en ayant agi sans pouvoir de ce dernier, il s'est exposé au désaveu, si l'opération ne réussissoit pas; mais ce point est étranger à *Paul*, qui ne prouvant pas qu'antérieurement à la demande de *Jacques*, l'assurance a été révoquée, ne pourroit éviter la condamnation.

S'il avoit payé *Pierre*, celui-ci seroit tenu de rendre la somme à *Jacques*, sous la déduction de la prime et de ses frais. Cette réception n'eût été que l'exécution du quasi-contrat de gestion d'affaires qu'il avoit entrepris. *Pierre* ne pourroit échapper à la demande de *Jacques*, en prétendant qu'il avoit fait une gageure; parce que ce seroit exciper de sa contravention aux lois, ce qui n'est jamais permis.

On peut de même décider quel seroit le sort de l'assurance d'une chose faite par l'un des copropriétaires, sans opposition des autres. S'ils ratifioient, on suivroit les règles du mandat; s'ils refusoient de ratifier, l'assurance seroit réduite à la part du copropriétaire qui a stipulé pour lui seul.

§. II.

Noms et désignation du Navire et du Capitaine.

874. L'importance de la désignation du navire par son nom individuel et sa qualification, est la même dans le contrat d'assurance Com. 332.

que dans le prêt à la grosse. Ce que nous avons dit à ce sujet, et relativement aux prêts faits séparément, alternativement, ou conjointement sur plusieurs navires, et aux énonciations accidentelles, qui tendent à instruire de la nature, espèce, et étendue des risques, trouve naturellement sa place ici; il suffit d'y renvoyer.

Le navire peut être envisagé sous deux rapports; comme objet, ou comme lieu des risques. Dans le paragraphe suivant, nous le considèrerons sous le premier de ces rapports.

Lorsque le navire est considéré comme lieu des risques; c'est-à-dire lieu qui contient les choses, ou les personnes assurées, la nécessité d'une désignation individuelle n'est pas de l'essence de la convention. La différence entre le prêt à la grosse et l'assurance, fait admettre plus de latitude dans ce dernier contrat. Le prêteur ne pouvant demander son paiement s'il ne prouve l'heureuse arrivée des choses affectées au prêt, il faut qu'elles lui soient désignées, ou par leur individualité propre, ou par la désignation du navire qui les porte, et du capitaine qui le conduit; autrement le prêteur n'auroit aucun moyen de parvenir à connoître quel sort ont eu les marchandises dont il faut qu'il prouve l'heureuse arrivée.

Dans l'assurance au contraire, l'assureur n'ayant rien à dire, l'assuré, propriétaire des marchandises, étant seul tenu d'en prouver la perte, s'il veut agir contre l'assureur, il est moins nécessaire d'exiger des désignations précises dans la police; il ne doit jamais manquer de moyens de prouver le chargement, et de suppléer au silence de la police.

On a donc introduit la faculté de faire assurer des sommes sur un chargement, sans en désigner la nature, et sans faire connoître le navire ni le capitaine à qui il est confié. Néanmoins, comme cette sorte d'assurance pourroit faciliter les moyens de substituer des gageures à des conventions sérieuses, cette faculté n'est introduite qu'en faveur des assurances faites sur chargemens dans les échelles du levant et les diverses parties du monde Com. 337.
hors de l'Europe. Il est extrêmement possible que ceux à qui ces chargemens sont destinés en ignorent la nature, ainsi que le nom du navire et celui du capitaine, ce qui, dans la règle commune, les auroit privés de la faculté de faire assurer, faute de renseignemens exacts. Il suffit alors que la police énonce la partie du monde où doit se faire le chargement, parce que cette connoissance peut influer sur le calcul des risques.

Ainsi, on doit expliquer que le chargement

est fait dans le levant ou aux indes orientales, ou aux îles françaises du Mexique, d'Afrique, ou au continent Anglo-américain ; mais il n'est pas nécessaire d'indiquer le lieu particulier, parce que souvent on ignore les négociations que le correspondant peut avoir faites d'un lieu à un autre, avant que d'expédier pour l'Europe.

875. Il semble naturel au moins, qu'afin d'éviter qu'un assuré de mauvaise foi n'applique l'assurance à tel chargement au lieu de tel autre, on désigne dans la police celui à qui l'expédition est faite ou doit être consignée, dont le nom devant être également désigné dans le connoissement fait au lieu de l'expédition, empêchera du moins le succès de cette fraude. Cependant comme il se peut encore que celui qui fait assurer les effets qu'il a dans des pays éloignés, ignore à qui ils sont adressés ou consignés, aussi bien que le port pour lequel le navire est destiné, il est encore permis de déroger à cette condition par une clause expresse.

Com. 337. Dans ce dernier cas, il suffit que l'assuré prouve que les marchandises étoient pour son compte, quoique chargées à l'adresse d'autrui.

876. A plus forte raison un assuré peut se ré-

server le droit de charger sur d'autres navires les effets assurés, sans désigner quel navire pourra être substitué ; mais alors il faut en faire l'objet d'une stipulation. Ainsi, un commerçant expédie des marchandises de Bordeaux à Madère, il ne trouve actuellement aucun navire qui s'y rende, mais il s'en présente un qui part pour Cadix; il y place son chargement qu'il adresse à un correspondant, avec ordre de le faire passer à Madère par la première occasion. Il lui est facile sans doute de nommer le navire qui fera route jusqu'à Cadix, mais il ignore quel sera celui qui fera le transport de Cadix à Madère. Il peut donc stipuler qu'à Cadix ses marchandises seront transportées sur un autre navire, sans plus ample désignation, qui deviendra le lieu des risques pour le reste du voyage.

§. III.

Énonciation des Lieux; Temps et Nature des Risques.

877. La police doit énoncer le lieu où les marchandises ont été ou doivent être chargées; Com. 332.
mais nous avons vu que la faculté de faire assurer des marchandises chargées dans un pays hors de l'Europe, sans autre désignation que la contrée où le chargement étoit fait, modifioit singulièrement cette règle.

Lors même qu'il n'y a pas lieu à cette exception, le défaut de déclaration n'annulle point la police, si les autres clauses offrent
Com. 348. le moyen d'y suppléer, et si cette omission n'a pas servi à tromper l'assureur sur la nature des risques.

L'énonciation du port où le navire doit se rendre, sembleroit plus essentielle; car c'est le seul moyen de faire connoître quel est le voyage asssuré, et par conséquent de mettre l'assureur à même de vérifier s'il y a eu quelque changement de route ou de voyage qui ait mis fin aux risques dont il étoit chargé.

Cependant lorsqu'une assurance est faite pour un temps limité, comme elle est, en quelque sorte indépendante du voyage du navire, il est inutile d'indiquer le lieu d'où il est parti, et celui où il se rend, si ce n'est pour aider à mieux reconnoître son identité. Il en est de même dans l'assurance faite pour une certaine portion de route.

Les ports ou rades dans lesquels le navire doit entrer, charger ou décharger dans sa route, doivent être indiqués; on peut cependant se dispenser de les désigner, en stipulant d'une manière générale la clause de *faire échelle;* c'est encore ce qu'on fait pour les voyages en *caravanne,* qui ont lieu quand un capitaine se frête pour un port,

où il décharge tout ou partie de ses marchandises, se frête de nouveau pour un autre port, et ainsi de suite, jusqu'à son arrivée au lieu désigné pour la fin du voyage, ou son retour dans le port du départ.

Mais la possibilité qu'une telle faculté prolonge outre mesure le terme des risques, fait que ces assurances ne sont ordinairement faites que pour un temps limité.

878. L'assurance peut avoir lieu pour l'aller, ou pour le retour seulement, ou pour l'un et l'autre, mais séparément, quoique Com. 335.
dans la même convention, ou enfin pour l'un et l'autre indivisiblement, ce qu'on nomme *prime-liée*. Ce n'est point ici le lieu d'examiner les effets de ces diverses clauses, il suffit de dire que, faute de conventions spéciales, l'assurance est pour la seule traversée que le navire est sur le point de faire; c'est-à-dire pour *aller* s'il quitte le port où il est enregistré, ou pour le *retour* s'il y revient; qu'il est toujours sous entendu que le navire ne fera, depuis la signature de la police, aucun voyage avant celui qui a été désigné dans cet acte; qu'enfin l'assurance pour un temps désigné, embrasse tous les voyages qui se font pendant cet espace de temps, et finit au jour convenu, quoique le voyage commencé et indiqué dans la convention, ne soit pas ter-

miné. Nous avons donné sur ces diverses énonciations, et sur ce qui touche l'espèce et la nature des risques, des détails qui, rapprochés des notions et développemens qu'offre, sur la même matière, le titre du contrat à la grosse, nous dispensent de nouveaux développemens.

§. IV.

Indication des Choses assurées.

979. L'assurance peut être faite sur un navire, qui, dans ce cas, est l'objet et non pas seulement le lieu des risques. Il est nécessaire
Com. 332. qu'il soit désigné par son nom et sa qualification, comme les marchandises par leurs marques, ou le renvoi au connoissement qui les contient. On peut recourir à ce que nous avons dit, n. 789.

Quant aux marchandises, la police doit contenir les indications nécessaires pour qu'il ne soit pas au pouvoir de l'une des parties de rendre inutiles, ou d'étendre les dispositions du contrat au gré de son intérêt personnel. Néanmoins, on peut, par les mêmes motifs que nous avons expliqués, n. 791, se contenter de dire, qu'on fait assurer *telle* somme sur les facultés de *tel* navire; et l'assuré n'est tenu, en cas de besoin, que de justifier

qu'une pareille valeur, en marchandises ou même en argent, étoit chargée pour son compte sur le navire désigné.

On peut même stipuler que l'assureur sera dispensé de *justifier le chargé*, sans que cette stipulation fasse dégénérer le contrat en gageure, parce que l'assureur n'en a pas moins droit de prétendre, et de prouver que l'assureur n'a rien chargé, ou n'a pas chargé ce qu'il a déclaré.

880. Il faut aussi avoir soin de désigner, dans la police, les marchandises sujètes par leur nature à détérioration particulière ou diminution, comme blés ou sels, et celles Com. 355.
qui sont susceptibles de coulage.

L'assureur n'est pas tenu des déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose, ou par le fait de l'assuré et de ses préposés. Mais il garantit les accidens de mer, sans que sa responsabilité soit moins grande, à l'égard des choses susceptibles d'être endommagées ou perdues facilement, qu'à l'égard de celles qui, par leur nature, sont moins exposées. Or, puisque l'assureur doit connoître toute l'étendue des risques dont il se charge, et que ces risques augmentent quand l'objet assuré est, de sa nature, plus sujet qu'un autre à être détérioré ou détruit par des accidens de mer,

la justice exige qu'il soit suffisamment instruit.

Mais nous avons vu qu'on pouvoit faire assurer un chargement dont la nature étoit inconnue. Il est juste que l'assuré soit admis à prouver cette exception.

L'effet de cette omission est facile à saisir. La police est valable, et par conséquent la prime acquise à l'assureur; mais si les choses assurées éprouvent quelques dommages par suite de cette qualité particulière; par exemple, si des vins ou huiles, que nous avons vu être de nature à éprouver un coulage par leur vice propre, en éprouvent un extraordinaire, ou même une perte absolue, par l'effet de la tempête qui a ouvert ou brisé les barriques, l'assureur ne répond pas de cet événement. Néanmoins il ne faudroit pas étendre cette peine contre l'assuré à des cas tout-à-fait étrangers, tels que la prise, et même la perte totale causée par le naufrage du navire qui auroit péri corps et biens.

La valeur du navire est ordinairement fixée par la police; celle des marchandises peut l'être de la même manière. Ce soin dispense l'assuré de provoquer une autre estimation; mais il n'ôte pas à l'assureur le droit de réclamer, conformément à ce qui a été dit, n. 771 et suiv. L'exercice de ce droit

est plus ou moins favorable, selon les circonstances.

Ainsi, lorsque l'évaluation ne s'éloigne pas sensiblement du cours qu'avoient les choses assurées, ou du prix qu'elles eussent pu être vendues lors de l'assurance, l'assureur n'est pas recevable. Mais si l'intention de transformer l'assurance en gageure paroît évidente; par exemple, si un assureur reconnoissoit aux choses assurées une valeur nominale en monnoie de France, égale à la valeur nominale, quoiqu'intrinséquement plus foible, d'achats faits en pays étrangers, cette évaluation consentie par la police, n'en seroit pas moins susceptible d'être ensuite contestée par lui.

§. V.

Énonciation des Sommes assurées et de la Prime.

881. La police doit exprimer la somme assurée, c'est-à-dire ce que l'assureur s'oblige de payer en cas de perte. Mais comme nous avons dit qu'il pouvoit s'obliger à payer le prix que les choses assurées valoient à l'instant du contrat, suivant l'estimation qui en sera faite, l'énonciation d'une somme n'est pas indispensable; et s'il n'y a rien de con- Com. 332.

venu la présomption est pour cette dernière obligation.

Il n'en est pas de même de l'assurance de la vie; celle qui seroit faite sans que la police indique la somme à payer, en cas de décès de l'assuré, seroit nulle, parce qu'il n'y auroit aucun moyen de suppléer à cette omission.

L'énonciation de la prime est plus indispensable; mais cependant, si elle étoit omise, il ne faudroit pas en conclure que l'assureur a voulu faire un don à l'assuré. D'abord
Com. 192. le livre du courtier pourroit suppléer au silence de la police. La preuve testimoniale seroit même admise si la police annonçoit qu'il y a une prime promise, et laissoit seulement ignorer la quotité. Enfin, les tribunaux pourroient, comme dans le cas d'augmentation ou de diminution pour événement de guerre ou de paix, fixer la prime, en ayant égard aux circonstances et au cours.

§. VI.

De diverses autres Énonciations nécessaires ou facultatives.

882. Indépendemment des énonciations dont nous venons de parler, on doit ajouter

toutes celles qui pourroient servir à instruire l'assureur de l'espèce et de l'étendue des obligations qu'il contracte. Lui dissimuler quelque circonstance qui pourroit changer le sujet de ce risque, ou en diminuer l'opinion, ce seroit lui faire supporter des chances dont il ne vouloit peut-être pas se charger, ou dont il ne se chargeroit qu'à des conditions différentes; ce seroit en un mot le tromper. Com. 348.

La police n'offrant plus le concours des volontés sur le même objet, qui est de l'essence de tout contrat, il n'en existe plus. Peu importe que les choses périssent par un événement sur lequel la réticence ou la fausse déclaration n'auroient pas influé; l'assureur seroit toujours autorisé à répondre qu'il a assuré *tel* risque, et que ce risque n'a pas existé.

Les parties ont encore la faculté de stipuler d'autres conditions, pourvu qu'elles ne soient contraires, ni à la nature de l'assurance en général, ni à celle de l'espèce d'assurance dont il s'agit.

Assez souvent les contractans désirent que les contestations qui s'élèveront entre eux soient jugées par des arbitres; et la police contient ce qu'ils entendent à ce sujet; mais ce n'est que facultatif. Nous parlerons des arbitrages dans la sixième partie.

CHAPITRE III.

Des Actions de l'Assuré contre l'Assureur.

883. La différence essentielle que nous avons fait remarquer entre le contrat à la grosse et celui d'assurance, se montre d'une manière absolue dans ce qui concerne l'exercice des actions qu'ils produisent.

Le prêteur est obligé d'attendre la fin des risques, et doit former sa demande en paiement; il peut être repoussé par l'emprunteur qui excipe, soit du défaut d'arrivée des objets affectés, soit de leur perte ou détérioration. L'assureur au contraire n'a rien à prouver, car il ne demande rien, et ne forme aucune action. Il est débiteur et débiteur conditionnel; l'assuré doit prouver la perte dont il excipe, et peut être repoussé par l'exception que cette perte n'est pas véritable, ou qu'elle n'est pas de nature à être supportée par l'assureur, ou qu'elle n'a pas eu lieu dans le temps, les circonstances, les termes convenus, etc.

Nous allons diviser ce chapitre en cinq sections; dans la première nous verrons par qui et contre qui peuvent être intentées

les actions de l'assuré; dans la seconde, quand il y a lieu de les former; dans la troisième, comment la demande doit être justifiée; dans la quatrième, quelles actions l'assuré peut intenter; dans la cinquième, comment l'assuré peut exiger son paiement.

SECTION PREMIÈRE.

Par qui et contre qui les Actions doivent être intentées.

884. Il importe peu, pour l'exercice des actions que l'assuré a droit de former contre l'assureur, en quelle qualité cet assuré ait figuré dans le contrat, soit de propriétaire ou se disant tel, soit de commissionnaire, soit comme prenant intérêt à la conservation de ce qui appartient à un autre. En général l'assureur n'est point admis à élever la question de propriété, lorsqu'il ne justifie pas qu'il y ait un intérêt direct.

Mais ce que nous avons dit, n. 873, suffit pour montrer que le véritable propriétaire d'une chose qu'un autre a fait assurer, est fondé à réclamer le bénéfice de l'assurance, en justifiant de cette propriété, et à agir contre l'assureur tant que celui-ci n'a pas satisfait la personne avec qui il a contracté. Il en est de même quand un assuré ayant

vendu les choses assurées, le bénéfice de l'assurance passe à l'acheteur, comme nous l'avons vu, n. 167.

885. La circonstance qu'il y auroit un ou plusieurs assurés, un ou plusieurs assureurs, ne produit aucun changement. D'abord, lorsqu'une police offre plusieurs assurés, ou les choses assurées leur appartiennent en commun, ou chacun a sa portion particulière et distincte. Dans ce second cas, c'est comme s'il y avoit autant de polices que d'assurés, chacun poursuit l'assureur, sans examiner s'il est aussi l'assureur des autres. Dans le premier cas, l'action est commune, et pour son exercice on suit les règles des sociétés dont nous parlerons dans la partie suivante.

S'il y a plusieurs assureurs, il faut distinguer s'ils ont assuré ensemble ou distinctement. Au premier cas, l'assurance qu'ils ont donnée est un engagement commun, et à moins de convention contraire ou de circonstances bien fortes, elle est solidaire entre les assureurs. On suit les règles du droit sur les actions à intenter contre des obligés solidaires ou des associés. Si les assurances sont distinctes, chacun des assureurs doit être poursuivi séparément, car c'est comme s'il y avoit eu

autant de polices séparées ; chacun paie, selon les cas, la totalité de la somme qu'il a assurée, ou contribue proportionnellement à cette somme, dans les indemnités que réclame l'assuré.

L'assuré pourroit n'avoir pas fait assurer la totalité de ce qui lui appartient. Ce qui reste se nomme, comme on l'a vu, n. 769, son *découvert*. Il est, à cet égard, considéré lui-même comme son propre assureur, pour tout ce que doit supporter la portion qui lui est restée non-assurée.

Section II.

Quand l'Assuré peut-il agir contre l'Assureur.

886. En principe général, le droit que donne une créance conditionnelle ne peut être exercé qu'après l'événement de cette condition. Un changement dans la fortune du débiteur, arrivé avant cet événement, ne peut en apporter aucun à la nature de la créance.

Si l'obligation étoit à terme, la faillite de ce débiteur le priveroit sans doute de ce bénéfice ; mais le terme différe essentiellement Civ. 1185.
de la condition. Avant que le terme arrive, il existe une dette ; tant que la condition n'est

pas arrivée il n'y a point de dette. La faillite de l'assureur n'a donc, dans la vérité, aucune influence sur le contrat. Cependant comme elle est une forte présomption qu'à l'événement l'assureur ne sera point en état de remplir l'obligation que cet événement pourra mettre à sa charge, l'assuré peut
Com. 346. demander la résolution du contrat, à moins que la masse des créanciers ne consente à lui fournir caution, conformément aux principes que nous avons déjà indiqués, n. 324, et que nous développerons dans la cinquième partie.

Il faut pour cela qu'il y ait faillite déclarée si l'assureur est un commerçant, ou une déconfiture reconnue en justice, si c'est un non-commerçant; les craintes, quoique bien fondées de l'insolvabilite de l'assureur, ne suffiroient pas, l'assuré ayant la faculté de se faire assurer la solvabilité de ce dernier.

88[illegible]. C'est à l'événement qui, d'après la convention, met fin aux risques, que l'assuré peut former sa demande. Ce terme des risques peut arriver, ou par la fin du voyage convenu, ou par des accidens de force majeure qui donnent lieu à sa rupture. On conçoit en effet qu'un navire assuré pour

six mois ou pour un voyage de Bordeaux à la Martinique, ou pour *telle* portion de ce voyage, peut éprouver des accidens qui occasionnent des déboursés, des pertes, de nature à être supportées par les assureurs, sans être pour cela empêché de terminer sa navigation. On conçoit que, dans les mêmes cas, un naufrage, la prise, ou tout accident de cette nature empêche que la fin du voyage soit jamais possible.

Ces observations s'appliquent facilement aux personnes qui montent ce navire, ou aux marchandises qui y sont chargées.

Les accidens qui donnent droit à l'assuré d'agir contre l'assureur avant l'époque déterminée par la convention, pour la cessation des risques, sont tous ceux qui causent aux choses assurées une perte absolue, ou presqu'absolue, ou qui, laissant sur leur existence une incertitude complète, ne permettent plus qu'on suppose une continuation de risques. Ce sont tous ceux que nous avons vu, n. 774, être appelés *sinistre majeur*. Les autres, qu'on nomme simplement *avaries*, n'empêchant pas la continuation du voyage et des risques, jusqu'au terme convenu, ne sont pour l'assuré que des créances qu'il peut exercer seulement à l'instant où la cessation de tous risques opère l'ouverture de son droit.

Section III.

Comment l'Assuré doit-il justifier sa Demande.

885. Il n'est pas douteux que l'assuré ne soit obligé de prouver la perte qu'il allégue.

Mais la nature des accidens commande quelque différence dans la manière de faire cette justification.

Les tempêtes, naufrages, échouemens n'ont quelquefois d'autres témoins que le ciel et la mer. La distance des lieux, la nature des événemens, l'ignorance des formalités légales, l'impossibilité où l'on est souvent de les remplir, les circonstances du fait, qui varient autant que les accidens, tout semble commander de n'être pas trop sévère à ce sujet.

Le rapport du capitaine, dont nous avons indiqué les formes, n. 648, est souvent le plus sûr moyen de constater les événemens de ce genre. Nous avons vu que le naufrage ne l'en dispensoit pas, et que la vérification devoit aussi en être faite; ainsi de simples déclarations du capitaine, des gens de l'équipage ou des passagers, seroient insuffisantes. Le juge doit les interroger les uns après les autres; leur faire expliquer toutes les circonstances, et, par ce moyen, parvient à

découvrir la vérité, tandis que des certificats isolés sont souvent obtenus par astuce, ou accordés par foiblesse.

La règle qui veut qu'en matière civile les témoins ne soient entendus qu'après une litis-prudence, n'a pas lieu dans ce cas. Le rapport et sa vérification ne sont pas, à proprement parler, une enquête entre des parties contraires en faits. C'est un récit d'événemens dont la mémoire ou la trace peut périr, et que l'on consigne pour servir à qui de droit; par ce motif, les parties intéressées ne sont point intimées pour être présentes.

Le rapport peut être contesté par l'assureur, mais il fait foi contre l'assuré, qui devient non-recevable à alléguer aucun autre accident que ceux qu'a déclarés le capitaine.

889. On ne pourroit toutefois juger non-recevable un assuré qui ne justifieroit pas la perte par un rapport régulier. En général, ce rapport est le moyen le plus facile et le plus sûr de prouver l'événement, mais ce n'est pas un motif pour qu'on lui refuse la faculté de prouver un fait qui ne peut pas changer de nature, par cela seul qu'il n'auroit pas été raconté dans *telle* ou *telle* forme.

En un mot, il suffit que la perte soit cons-

tatée d'une manière capable de convaincre tout homme raisonnable; et la notoriété publique peut elle-même être invoquée. Il suffit que le juge ait une certitude morale, et que par les circonstances il soit convaincu de la vérité du fait; car, en matière d'assurance, on se contente des preuves qu'il est possible d'avoir, et l'on en admet, qu'on rejetteroit en toute autre matière. Par exemple, le paiement fait par le plus grand nombre des assureurs, sur un même navire, qui n'auroit aucun poids s'il s'agissoit d'une question de droit, seroit une considération capable de déterminer plus aisément contre ceux qui refuseroient de croire à la vérité de l'accident.

Néanmoins, il faut toujours une preuve quelconque : ainsi le pacte que *l'assureur s'en tiendra à l'affirmation de l'assuré* sur le fait de l'accident, seroit illicite; car personne ne peut être témoin, et surtout seul témoin dans sa propre cause. Mais le pacte qu'on s'en tiendra à l'attestation du capitaine seroit valable, sauf à l'assuré à faire une preuve contraire au récit de ce dernier.

890. Ce qui vient d'être dit, est particulièrement applicable au naufrage, échouement, à la perte du navire par le feu, l'abordage, aux changemens forcés de route, de

voyage ou de navire, occasionnés par l'un de ces accidens. Si ces chargemens avoient été occasionnés par déclaration de guerre, représailles, etc., les renseignemens officiels, serviroient à fixer l'incertitude. La prise, le pillage, l'arrêt de prince, peuvent en outre être prouvés par la correspondance du capitaine et des principaux de l'équipage.

Les pertes par jet, les sommes dues ou payées pour contribution, sont constatées par les procès-verbaux et la contribution dont nous avons parlé, n. 742 et suiv. Les autres pertes et détériorations se prouvent par des expertises, ou par les moyens que la nature des choses indique aisément.

SECTION IV.

Quelles Actions l'Assuré peut intenter.

891. Nous avons distingué, n. 887, le sinistre majeur, des avaries. Le sinistre majeur ne donne pas simplement à l'assuré le droit de se faire indemniser des dommages qu'il éprouve; il lui est loisible d'abdiquer la propriété de ce qui reste ou peut rester des choses assurées, et d'exiger de l'assureur la somme assurée, comme si la perte de ces choses étoit entière : c'est ce qu'on nomme le *délaissement.*

Les avaries au contraire, ne donnent que la faculté de demander la réparation de la perte éprouvée, par une action nommée *action d'avarie*.

Nous en ferons l'objet de deux paragraphes.

§. I.er

Du Délaissement.

892. En matière d'assurance, on appelle *délaissement*, l'acte par lequel l'assuré abandonne à l'assureur la propriété de la chose assurée. L'objet de l'assurance n'étant que de procurer à l'assuré l'indemnité des pertes ou dommages qu'il éprouve par l'espèce de risque dont s'est chargé l'assureur, le délaissement peut paroître inutile, et même injuste. Il semble suffisant que l'assureur paie l'indemnité de cette perte ou de ce dommage; et contraire à l'équité, qu'au lieu de suppléer par une prestation pécuniaire à ce que les accidens dont il répond enlèvent de consistance ou de prix aux choses assurées, il soit forcé d'en devenir propriétaire, quelqu'inutile ou onéreuse que puisse lui devenir une telle propriété.

Mais l'extrême difficulté de régler, dans certains cas, les droits respectifs; l'embarras que présenteroit le recouvrement des choses

qu'on auroit cru péries, pour régler la restitution de ce que les assureurs auroient payé aux assurés sur la foi de cette perte; l'objet même de l'assurance qui, de la part de l'assuré, n'est pas de conserver des débris, des restes informes, mais les choses mêmes, fait permettre à ce dernier d'abandonner sa propriété à l'assureur, qui devient obligé de lui payer en entier la somme assurée, ou s'il n'en a pas été fixé, la valeur desdites choses.

Le délaissement étant plus onéreux pour l'assureur que l'action d'avarie, les cas ont dû en être restreints, et soumis à des formes et à des délais rigoureux.

Nous allons examiner, dans les articles suivans, 1.° quels événemens donnent lieu au délaissement; 2.° dans quel delai et dans quelles formes il doit être fait; 3.° les effets qu'il produit.

Art. I.er *Des Cas de Délaissement.*

893. Le délaissement des objets assurés peut être fait, en cas de prise, de naufrage, d'échouement avec bris, d'innavigabilité par fortune de mer, d'arrêt de puissance, de défaut de nouvelles, de perte ou détérioration des effets assurés égale aux trois quarts au moins. Com. 369.

Ces cas ne reçoivent point d'extension, par

de l'assuré, on doit principalement remarquer le rachat. Il n'est pas toujours facile d'avertir l'assureur de la prise et d'attendre ses ordres. On a vu, n. 642, qu'assez souvent le capteur se contentoit d'une rançon qui lui étoit payée, soit comptant, soit en traites du capitaine sur son armateur, ou sur le correspondant de celui-ci; le tout suivant des principes qui sont à peu près les mêmes chez toutes les nations, et qui, pour la France, sont contenus dans l'arrêté du 16 juin 1802, (2 prairial an 11).

L'assuré est tenu d'en faire, le plutôt
Com. 395. possible, la signification à l'assureur, et l'on considéreroit comme une négligence capable de donner lieu à des dommages-intérêts contre lui, le retard qui seroit de plus de trois jours, à compter de l'avis qu'il a reçu.

L'assureur, s'il n'a pas encore approuvé ce rachat expressément ou tacitement, peut déclarer, par une signification, qu'il doit faire
Com. 396. dans les vingt-quatre heures de celle qu'il a reçue, outre un jour par trois myriamètres de distance, si ou non il le prend pour son compte. S'il y renonce, ou s'il ne s'explique pas dans cet espace de temps, le délaissement lui est valablement fait, sans qu'il puisse rien prétendre aux effets achetés, qui sont présumés pris, en ce qui le concerne. Il lui reste seulement, s'il prétend que la prise a

été faite induement, le droit d'agir contre le capteur, en restitution de la rançon.

S'il accepte le rachat, il doit acquitter l'obligation contractée dans les termes de la convention ; et par ce moyen, le cours de l'assurance est rétabli tel qu'il étoit avant la prise.

Par exemple, *Pierre* avoit sur le *Saint-Louis* pour 100,000 fr. de marchandises, assurées par *Paul;* ce chargement est pris et racheté moyennant 50,000 fr. Si *Paul* refuse de prendre la contribution à son compte, *Pierre* paiera les 50,000 fr. de rachat, fera délaissement et demandera à *Paul* les 100,000 fr. assurés. Mais *Paul* prend la composition à son compte, il rembourse les 50,000 fr. de rachat, et l'assurance continue d'avoir son cours. Si les marchandises arrivent à bon port, il n'aura payé que 50,000 fr. au lieu de 100,000 fr. qu'eût occasionné le délaissement; mais aussi, en cas de perte après ce rachat, il faudra qu'il paye encore tout le montant de cette même perte, jusqu'à concurrence de 100,000 fr.

Quoique cela paroisse dur, c'est le résultat de la chance qu'il a voulu courrir. Ce paiement, qui lui est si onéreux, n'est que l'effet d'un accident postérieur et entièrement étranger à la prise. Le premier contrat avoit été en quelque sorte terminé; un

second est censé avoir été fait, entre les parties, du moment que l'assureur a déclaré qu'il entendoit prendre la composition à son profit.

DIST. II. *Du Délaissement pour cause de Naufrage.*

896. Nous avons fait connoître, n. 643, ce qu'on entendoit par naufrage. Dès que le navire a éprouvé cet accident, il y a lieu au délaissement. A la vérité, le capitaine est
Com. 381. tenu de travailler à recouvrer tout ce qu'il peut des débris du navire et des marchandises du chargement. Les gens de l'équipage y sont aussi obligés, leurs salaires étant réduits au prix de ces débris et du fret des choses sauvées. L'assuré, sur les lieux, est tenu des mêmes obligations. L'assureur peut aussi se livrer à ces soins, et, dans tous les cas, les fonctionnaires locaux et le consul, en pays étranger, y procèdent.

Mais le résultat de tous ces efforts n'est jamais de remettre le navire à flot, et en état de naviguer, au moyen de simples réparations, car alors ce ne seroit plus un naufrage,
Com. 389. ce seroit un simple échouement, dont nous parlerons plus bas. Le sauvetage ne conserve que des débris, dont la valeur est plus ou moins grande, mais qui ne sont pas un navire. Ce cas est donc bien différent de celui d'une prise.

Cependant, on peut plus facilement hésiter sur la question de savoir si le naufrage à le même effet relativement à l'assurance du chargement, et demander si, comme nous le verrons en cas d'innavigabilité, le capitaine ne doit pas faire tous ses efforts pour se procurer un autre navire, qui transporte le chargement à sa destination, sauf à l'assureur à payer les frais et avaries. Mais ces deux cas sont différens. Le naufrage d'un navire n'arrive presque jamais, sans que les effets chargés ne soient sauvés en mauvais état; en conséquence, le délaissement des facultés a lieu pour cause de naufrage, malgré le sauvetage en tout ou en partie des choses assurées. En pareille occurrence, un réglement d'avarie ne seroit bon qu'à occasionner des procès.

Dist. III. *Du Délaissement pour Innavigabilité.*

897. Lorsqu'un navire est échoué, on doit employer les moyens convenables pour le remettre à flot, ou bien en constater l'impossibilité. Si l'échouement est accompagné de bris, et que le navire ne puisse Com. 389. être relevé, réparé, et mis en état de continuer sa route jusqu'à sa destination, il est, ce que nous avons appelé n. 644, innavigable.

Il peut aussi, par suite de la navigation, se trouver en cet état. Dans l'un et l'autre cas, le délaissement peut en être fait.

Ces accidens doivent être vérifiés avec une grande attention. Mais pour lever beaucoup de difficultés, il suffit de se rappeler que le navire doit avoir été visité avant le départ, et s'il n'est pas justifié qu'il fût en bon état, la présomption est que l'innavigabilité provient de vices antérieurs. Cette présomption s'applique, tant à l'assurance du navire qu'à celle des marchandises, soit que le chargement ait été fait par les armateurs eux-mêmes, soit qu'il l'ait été par de simples chargeurs, peu importe. Il dépendoit des premiers, ou de leur capitaine, de faire procéder aux procès-verbaux de visite, ils doivent supporter la peine de leur négligence, ou de celle du capitaine, dont ils répondent. Nous avons vu que, même à l'égard des simples chargeurs, le capitaine étoit réputé leur préposé, sauf leur action contre lui ou contre les armateurs.

Lors même que le navire a été visité et reconnu en bon état, au départ, l'assureur peut être admis à la preuve contraire. La visite établit bien une présomption légale, mais elle n'exclut pas la preuve que l'innavigabilité provenoit de vétusté et pourriture; car l'assureur ne répond que de celle qui est

causée par des coups de mer, ou par quelqu'autre accident.

898. Ces règles sont les mêmes, quand l'assurance porte sur le navire, ou quand elle porte sur le chargement; car un navire innavigable, qui n'a pu continuer sa route pour mettre fin au voyage assuré, ne le peut aussi pour faire arriver les marchandises à leur destination.

Mais les effets sont nécessairement différens. L'innavigabilité du navire met fin à l'assurance sur le corps, elle en produit l'événement. L'assureur a garanti l'heureuse arrivée de ce navire; l'innavigabilité empêche qu'elle puisse avoir lieu, l'assuré peut Com. 394.
donc faire son délaissement comme en tout autre cas de perte.

Il n'en est pas de même relativement aux marchandises. C'est leur arrivée, et non celle du navire, qui a été garantie. Le navire ne figure ici que comme moyen de transport. C'est dans l'intérêt de l'assureur, que ce moyen ne peut être changé; son intérêt, qui est d'éviter le délaissement, commande donc qu'on essaye une autre voie pour opérer le transport.

Ainsi le capitaine, véritable préposé des propriétaires du chargement assuré, et ceux-ci

Com. 391. 392. 393. eux-mêmes, s'ils sont présens, sont obligés de s'en occuper, aux frais et risques de l'assureur.

L'innavigabilité doit avoir été prononcée. Le navire qui reviendroit sur ses pas de peur d'être innavigable, ne pourroit être considéré comme tel, et cette rupture de voyage termineroit les risques.

Le magistrat doit, dans ce cas, se diriger non-seulement par le fait matériel, mais encore par les circonstances. Ainsi, ce seroit un cas d'innavigabilité, si, pour réparer le navire, il falloit presque employer autant de temps, et faire autant de dépenses que pour en construire un nouveau, ou si le capitaine ne trouvoit dans le lieu, ni à emprunter, ni d'autres moyens de crédit, pour réparer son navire quoique réparable en lui-même; cette position seroit une force majeure, qui l'ayant mis sans ressources, produiroit une véritable innavigabilité.

Mais aussi, dès qu'un jugement a prononcé l'innavigabilité, elle est présumée tant que le jugement n'est pas attaqué, encore bien qu'on parvienne à prouver que le navire délaissé a pu être réparé, et même a navigué depuis par les réparations qu'y a faites celui à qui il a été vendu.

Dist. IV. *Délaissement pour Arrêt de Puissance.*

899. L'arrêt de puissance ou embargo, que nous avons défini, n. 640, ne donne lieu au délaissement que s'il arrive après que le voyage est commencé. Com. 369. 370.

Cet arrêt peut provenir du gouvernement dont l'assuré est sujet, ou d'un gouvernement étranger. Il peut avoir diverses causes. Les unes, ont pour objet d'enlever la propriété à celui à qui appartiennent les choses assurées; les autres, de rendre simplement incertaine cette restitution. Dans le premier cas, il faut distinguer si l'assuré, à qui on enlève sa propriété, en reçoit un prix quelconque, ou si elle lui est enlevée sans aucune indemnité. Ce n'est que dans le premier cas qu'il peut y avoir lieu au délaissement; car, dans l'autre, l'assuré qui reçoit le juste prix de sa chose, n'a rien à demander à l'assureur, et si ce prix n'égale pas la valeur primitive de l'achat, augmenté du fret et autres dépenses accessoires et de la prime d'assurance, il peut en demander le complément par action d'avarie.

Lorsque l'assuré est ainsi privé de sa propriété, sans indemnité, la cause doit en être considérée. Si c'est une confiscation prononcée par le gouvernement dont il est sujet, pour

contravention aux loix, il n'y a pas lieu à délaissement, puisque cet événement n'a pu être licitement une matière d'assurance. Si elle est prononcée par un gouvernement étranger, il y a lieu à délaissement, à moins que l'assureur ne prétende que la possibilité de cette confiscation ne lui a point été connue, ou que toute autre faute de l'assuré en a été la cause.

L'assuré, comme dans le cas de naufrage, doit prendre toutes les mesures convenables
Com. 387. pour obtenir main-levée, pendant le temps qu'il doit laisser écouler, comme nous le verrons plus bas, sans pouvoir signifier son délaissement. S'il l'obtient, les pertes que cet arrêt lui a fait éprouver ne donnent plus lieu qu'à l'action d'avarie.

Dist. V. *Délaissement pour défaut de Nouvelles.*

900. Si, après un an expiré, à compter du jour du départ du navire, ou du jour
Com. 375. auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues, pour les voyages ordinaires, et après deux ans, pour les voyages de long cours, dont nous avons indiqué les caractères distinctifs n. 672, l'assuré déclare n'avoir reçu aucune nouvelle de son navire, il peut faire le délaissement à l'assureur, et demander le paiement de la somme assurée.

La perte d'un navire est un événement qu'on ne peut pas toujours connoître avec certitude. Il a donc fallu, dans cette matière, comme dans celle des absens, se contenter d'une présomption; autrement, l'assuré seroit hors d'état de profiter de la garantie dont il auroit cependant payé le prix, et l'utilité de l'assurance seroit extrêmement restreinte. Il est donc dispensé de rapporter des attestations de la perte, toutes les fois qu'il a en sa faveur la présomption légale.

Le laps d'un an ou de deux ans, donne lieu à cette présomption. Il se compte du jour du départ du navire, lorsqu'on n'en a eu aucune nouvelle depuis ce moment; et si l'on en a reçu, du jour des dernières.

Il faut, non-seulement que l'assuré n'ait aucune nouvelle de son navire, mais encore que personne n'en ait eu; si les assureurs en ont reçu qui, sans avoir une parfaite authenticité, soient au moins très-vraisemblables, l'assuré n'est pas fondé dans sa demande. Au reste, c'est ici une matière arbitraire, et le juge doit se déterminer suivant les circonstances.

Cette présomption a lieu sans qu'on distingue si l'assurance étoit ou non pour un temps limité. Seulement, si le navire étoit assuré pour un temps limité, l'assureur peut prouver que la perte est arrivée après le

temps des risques; car c'est son exception contre la présomption qui veut que dans le Com. 376. doute le navire soit censé avoir péri du jour qu'il est parti, ou de celui des dernières nouvelles qu'on en a eues, à l'exemple de l'absent, qui est réputé mort du jour de sa disparition.

Cette analogie de la position d'un navire avec celle d'un individu dont on n'a pas de nouvelles, peut servir à résoudre la question suivante. *Pierre* a fait assurer son navire pour trois mois, à compter du jour du départ. N'en ayant, après ce terme, aucune nouvelle, il fait faire de secondes assurances. Un an ou deux s'écoulent, il fait délaissement. La perte retombera-t-elle sur les premiers assureurs ou sur les seconds? Par suite de ce que nous venons de dire il faut décider qu'elle retombera sur les premiers, et que les secondes assurances donneront lieu au ristourne. S'il étoit arrivé une preuve que le navire avoit péri pendant la durée des risques dont les premiers assureurs étoient chargés, les secondes assurances seroient nulles. Or, précisément la présomption légale a cet effet, de même qu'on attribue la succession de l'absent aux héritiers habiles à se dire tels au moment de la disparition ou des dernières nouvelles, et non à ceux qui l'auroient été s'il eût vécu lorsqu'on a

prononcé l'envoi. C'est aux premiers assureurs à prouver que le sinistre est arrivé, quand les risques à leur charge étoient finis.

Dist. VI. *Délaissement pour Perte ou Détérioration des trois quarts.*

901. Les choses assurées peuvent éprouver une perte telle qu'il n'en reste presque rien; elles peuvent continuer d'exister, mais Com. 369.
dans un état de détérioration qui ne permette presque plus d'en tirer de profit. Ces cas sont assimilés à la perte absolue. En conséquence, le délaissement peut être fait, s'il y a perte d'une quantité des choses assurées égale aux trois quarts, ou une détérioration qui leur enlève les trois quarts de la valeur qu'elles avoient au moment de l'assurance.

Ce n'est point par la comparaison du prix d'achat avec le prix vénal qu'on doit évaluer la détérioration, mais par l'estimation de l'objet en lui-même; et avant tout, il faut déduire les détériorations dont les assureurs ne répondent point, d'après les principes que nous avons donnés plus haut. De même, c'est par le nombre, le poids, la mesure, et avec la modification que nous venons d'indiquer, qu'il faut déterminer la quantité perdue.

Il n'est pas moins nécessaire d'observer que

la perte ou détérioration, ne doit s'entendre que de celle qui est arrivée corporellement à l'objet, et non des dépenses que l'assuré a pu faire, et qui n'empêchent pas la chose de subsister en entier.

Ainsi, un chargement de 20,000 francs a été assuré : par l'effet d'un pillage, naufrage, ou tout autre accident, une portion a été perdue, de manière qu'il n'en reste que pour moins de 5,000 fr., ou elles sont détériorées de manière à ne valoir que moins de 5,000 fr. ; il y a lieu au délaissement. Mais leur quantité et leur qualité n'ayant point ou n'ayant que peu diminué, une contribution aux avaries les grève d'une somme de plus de 15,000 fr., il n'y aura pas lieu au délaissement ; l'assuré devra les garder, sauf à exiger de l'assureur, par action d'avarie, le remboursement de cette contribution.

ART. II. *Des Formes du Délaissement.*

902. L'assuré doit signifier à l'assureur
Com. 374. 390. tous les avis qu'il peut recevoir, de quelque part que ce soit, relativement aux choses assurées, même quand il douteroit de leur certitude.

Ces avis doivent être signifiés dans les trois jours de la réception, qui comptent non-seulement de celui auquel la nouvelle est

devenue publique et notoire dans le lieu où l'assurance a été faite, mais encore du moment que la connoissance particulière en est venue à l'assuré. Son silence ou son retard l'exposeroit à des dommages-intérêts; mais il faudroit qu'il eût dû regarder l'événement comme bien certain et bien positif; car, s'il est probable qu'il lui restoit quelque doute, il seroit excusé par cette même incertitude. En un mot, toutes les fois qu'il n'a pas eu les nouvelles par des avis directs du capitaine, ou par des pièces dignes de confiance, et qu'il n'a pas fait lui-même des actes qui annoncent qu'il les a considérées comme certaines, il est facilement présumé n'avoir aucun tort. Dans le doute, le serment peut lui être déféré par l'assureur ou par le juge.

Mais il n'est pas nécessaire que l'assuré annonce son choix entre le délaissement et l'action en avarie qu'il est maître d'exercer par préférence, chaque fois que la nature des accidens lui donne droit de délaisser. Il suffit qu'il en fasse la réserve. Du reste, nous avons vu qu'il étoit tenu de veiller à la conservation des objets assurés; qu'il étoit en quelque sorte mandataire des assureurs, sous ce rapport, et que ce qu'il faisoit dans cette vue de conservation, n'établissoit aucune fin de non recevoir contre lui. Com. 378.

903. Dans plusieurs places maritimes, l'assuré se présente à la chambre de commerce, et déclare que, d'après *tels* ou *tels* renseignemens qui lui sont parvenus, le navire sur lequel il avoit fait faire des assurances a été pris, a fait naufrage, ou a éprouvé *tel* autre sinistre majeur, en *tel* lieu et *telles* circonstances, etc.; et l'on en dresse acte sur le registre à ce destiné, qu'il signe.

Cet usage ne pourroit dispenser de la signification qui doit être faite, comme celle du protêt, par huissier ou notaire, qu'autant que la police donneroit cette faculté à l'assuré. Mais on sent qu'une communication amiable suffiroit, comme dans les cas prévus, n. 433.

Il doit, en outre, déclarer les assurances qu'il a faites ou fait faire, même celles qu'il
Com. 379. a ordonnées, quoiqu'il ignore si elles ont été exécutées, et l'argent qu'il a pris à la grosse sur l'objet ou les objets dont il fait le délaissement. Le but de cette disposition, est de mettre l'assureur à même de vérifier si les assurances n'ont point été faites au-delà de la valeur, ou au-delà de ce qui restoit de libre des objets déjà affectés à des emprunts, et de demander le ristourne. Ainsi, un chargeur fait assurer 20,000 fr. sur 30,000 de marchandises : cette assurance embrasse le total de son chargement. Mais

puisque la valeur excède la somme assurée, il lui a été libre, avant le départ du navire, de prendre à la grosse, sur les mêmes effets assurés, jusqu'à concurrence de 10,000 fr.; seulement il doit le déclarer en faisant son délaissement.

Une signification de délaissement qui ne contiendroit pas cette déclaration ou celle qu'il n'y a eu ni autres assurances, ni prêts à la grosse sur les objets délaissés, n'est pas nulle; mais le délai dans lequel nous allons voir que l'assureur doit payer le montant de l'assurance, ne court que du jour que cette omission a été réparée.

L'asssureur est privé de l'effet de l'assurance, si par fraude il a dissimulé quelques Com. 380.
assurances ou quelques prêts à la grosse, antérieurs à la police qui donne lieu à ce délaissement.

Mais s'il n'y a point de fraude, cette peine n'est pas encourue; il y a seulement lieu au ristourne. En effet, dès qu'il ne résulte aucun tort de cette omission, peu importe aux assureurs qu'on leur ait déclaré ou non des faits qui leur sont absolument étrangers. Au surplus, c'est à l'assuré qui auroit fait quelques omissions dans cette déclaration, de justifier qu'il les a faites sans mauvaise foi, qu'il a réellement ignoré les choses non déclarées, ou que le défaut de

déclaration ne porte aucun préjudice à l'assureur.

904. Nous avons vu, n. 885 et suivans, comment le sinistre devoit être justifié. Si, pour attaquer les assureurs, on attendoit l'arrivée des pièces nécessaires, on seroit exposé à voir s'écouler les délais sans former l'action; aussi n'y a-t-il pas de terme fatal. Mais l'assureur ne peut être poursuivi qu'après la signification, et si, à l'instant qu'elle est faite,
Com 383. il offre de payer la perte, les frais doivent retomber sur l'assuré.

Le délai dans lequel le délaissement doit être fait varie. En cas de naufrage, d'échouement avec bris, de perte ou détérioration des trois quarts des choses assurées, s'il n'a pas été fait par l'acte même qui contient la signification de l'avis, l'assuré, par suite de
Com. {373. 378. la réserve dont nous avons parlé, n. 902, peut délaisser dans les six mois, à partir du jour qu'il a été instruit, ou a pu l'être par la notoriété, de la perte arrivée aux ports ou côtes de l'Europe, ou sur celles d'Asie et d'Afrique dans la Méditerranée. Ce délai est d'un an si la perte est arrivée aux colonies des Indes occidentales, aux îles Açores, Canaries, Madère, et autres îles et côtes occidentales d'Afrique et orientales d'Amérique; il est de deux

ans, si c'est dans toutes autres parties du monde.

En cas de prise, ce délai est le même à compter de la réception de la nouvelle de la conduite du navire, dans les ports ou lieux situés aux côtes qui viennent d'être désignées. Ainsi, le lieu où la prise a été faite est indifférent pour le calcul de ces délais; on ne considère que celui où la prise a été conduite par le capteur.

En cas d'innavigabilité, si c'est le navire qui a été assuré, le délaissement peut être fait dans les mêmes délais. S'il s'agit des marchandises, l'assuré ne peut faire son délaissement que six mois après la notification des pièces qui servent à justifier l'innavigabilité, Com. {387. 394.}
lorsque l'événement est arrivé dans les mers de l'Europe, la Méditerranée ou la Baltique; et un an après, quand il est arrivé dans les autres mers. Néanmoins, si les marchandises sont périssables, ces délais sont réduits au quart.

Ce temps est accordé au capitaine, aux assurés ou assureurs eux-mêmes, pour se Com. 391.
procurer un autre navire.

En cas d'arrêt de prince, le délaissement ne peut être fait que six mois ou un an, comme il vient d'être dit, à compter de la Com. 387.
signification de l'arrêt. Pendant ce temps, l'assuré est tenu de faire les diligences qui

Com. 388. dépendent de lui, aux frais et risques de l'assureur, pour obtenir main-levée; le tout indépendamment de la faculté qu'a ce dernier de faire ces mêmes diligences.

Il peut arriver, lorsque l'arrêt d'un navire a été fait en pleine mer par les vaisseaux de guerre d'une puissance, que l'événement seul apprenne à l'assuré qu'il n'aura pas main-levée de cet arrêt, et que sa propriété est prise. L'assuré peut alors éprouver quelqu'incertitude, parce que le temps pour faire le délaissement en cas d'arrêt, est moins long que celui accordé en cas de prise.

Les circonstances serviront à lever l'incertitude. Le plus sûr, pour l'assuré, seroit de signifier, dans les délais qu'on doit observer en cas d'arrêt, et de renouveler la signification après les délais et l'observation des conditions que nous venons d'expliquer.

En cas de délaissement pour défaut de nouvelles, c'est le dernier jour du laps de temps indiqué, n. 900, qui fixe le commencement du délai pendant lequel la signification doit être faite. Par exemple, un navire a été expédié de Bordeaux pour Madère, le 1.er avril 1812. La présomption de perte ayant lieu, par défaut de nouvelles pendant deux ans, c'est le 1.er avril 1814 que cette perte a été réputée connue; c'est de ce jour là que compte le délai pour en faire le délaissement;

et comme Bordeaux est situé sur les mers d'Europe, la signification doit être faite dans les six mois, à compter du 1.er avril 1814.

La demande en paiement de la somme ou valeur assurée, doit être faite dans les mêmes délais; la signification n'y suppléeroit point. Il en est de ce cas comme de celui dont nous avons parlé, n. 431.

Mais, comme l'assureur peut avoir obtenu un terme, par la convention; comme, à défaut de stipulation, il a de plein droit celui de trois mois, ainsi que nous le dirons plus bas, la demande doit seulement avoir pour objet de faire tenir le délaisssement pour accepté, et de faire condamner l'assureur à payer auxdits termes. Au surplus, l'acceptation du délaissement, et toute autre interpellation légale, empêcheroit la prescription.

905. L'assuré n'ayant pu faire assurer légitimement que des choses existantes, et pour des sommes qui n'excédoient pas la valeur réelle, doit établir ces faits, si la police ne les constate pas.

Lorsque c'est un assureur qui a fait réassurer, ou un prêteur à la grosse qui a fait assurer les marchandises affectées à son prêt, ou, enfin, un cessionnaire d'intérêt qui a fait assurer ce qui lui a été vendu sur con-

noissement, ils doivent, dans la rigueur du droit, en justifier la valeur, de même que le propriétaire, qu'ils représentent, y eût été obligé, si les marchandises eussent été à ses risques, et que ce fût lui qui les eût fait assurer. On n'exige pas toutefois des preuves aussi directes; mais si celui dont ils exercent les droits a commis quelque faute, ils en supporteront les suites.

La preuve, qu'au moment du sinistre, le navire existait, si c'est cet objet qui ait été assuré, se fait par les différentes pièces qui peuvent en attester le départ, suivant les règles que nous avons données, n. 633.

La preuve de l'existence des marchandises se fait par le connoissement. L'assureur ne peut exiger que l'assuré établisse son droit de propriété, si ce n'est, comme on l'a vu plus haut, pour établir une fraude qu'il prétendroit avoir été commise envers lui. En effet, il pourroit y avoir beaucoup d'inconvéniens à lui accorder indistinctement une exception, qu'il ne manqueroit jamais de faire valoir, et dont le jugement retarderoit le paiement.

Mais dans une législation qui repousse l'assurance par gageure, ce seroit la favoriser, que de dispenser l'assuré de la preuve du chargé, ou de refuser à l'assureur la faculté de la combattre.

Cette preuve peut être faite par d'autres pièces que le connoissement, telles que les factures, les expéditions des douanes, la lettre d'avis du chargeur, les attestations de l'équipage, etc. Mais il y a cette différence que le connoissement suffit pour prouver le chargement, à la seule exception du cas prévu, n. 724, au lieu que chacune des autres pièces, prise séparément, ne suffiroit pas pour faire la même preuve.

L'assureur peut néanmoins contester la vérité du connoissement ou autres documens, puisqu'il n'a point participé à leur confection. Il n'en est pas de même de l'assuré, quand même le connoissement auroit été rédigé par son commissionnaire.

Pour prévenir la possibilité que, par une collusion dont le capitaine seroit complice, on ne substitue un connoissement à un autre, en cas de perte des choses assurées, Com. 345.
dans la vue d'augmenter la responsabilité de l'assureur, si le chargement est fait en pays étranger par des personnes de l'équipage ou par des passagers, un double du connoissement des marchandises assurées, doit être remis, dans le lieu où le chargement s'effectue entre les mains du consul français, d'un notable commerçant ou du magistrat du lieu.

A défaut de fixation dans la police, la

valeur est constatée par les factures, par les livres de l'acheteur ou par des extraits de ceux du vendeur, car le connoissement, qui constate le fait du chargement, n'a pas pour objet d'en attester la valeur. Si ces moyens manquent, on a recours à l'estimation, suivant les règles que nous avons données, n. 771; elle est aux frais de l'assuré, qui doit prouver ce qu'il avance, puisqu'il n'a pas pris la précaution de l'insérer dans la police.

Lorsque les assureurs sont admis à faire la preuve contraire, tant des événemens allé-
Com. 384. gués, que des énonciations portées au connoissement, ou des évaluations qu'il contient, ils doivent être condamnés au paiement, à la charge, par l'assuré, de donner caution, dont l'engagement est éteint après quatre années révolues, s'il n'y a pas eu de poursuite.

Lorsqu'il s'agit de condamner ainsi l'assureur, on admet des preuves qu'on peut ensuite rejeter en définitif, car le provisoire ne préjuge pas la question du fond. Néanmoins, les juges doivent être attentifs à ne pas se mettre dans le cas de varier dans leurs jugemens. La témérité d'une décision provisionnelle devient quelquefois fatale à un assureur, et lorsque l'assuré est peu solvable, la caution fournie est souvent d'une très-foible ressource.

Art. III. *Effets du Délaissement.*

906. L'effet du délaissement est de transférer à l'assureur, et malgré lui, la propriété des choses qui lui sont délaissées. Par une conséquence nécessaire, il devient débiteur du prix qui a été fixé par la police, ou qui l'est de la manière que nous avons ci-dessus indiquée. Il doit le payer dans le délai convenu, et s'il n'y en a point eu de stipulé, dans les trois mois de la signification du Com. 382.
délaissement, ou, s'il n'a pas été accompagné des déclarations et significations dont nous avons parlé, n. 902, dans les trois mois, à compter du jour que cette condition a été accomplie.

Nous parlerons, dans le chapitre suivant, des exceptions qu'il peut opposer; nous nous bornerons à expliquer ici les conséquences qui résultent de cette translation de propriété. Elles sont que le délaissement ne doit pas être partiel, qu'il doit être pur et simple; qu'il est irrévocable; qu'il subroge l'assureur dans les droits de l'assuré relativement aux choses délaissées.

Dist. I.re *Le Délaissement ne doit pas être partiel.*

907. Le contrat d'assurance est indivisible.

ce n'est pas délaisser une partie et retenir l'autre, que de faire le délaissement à des assureurs, chacun jusqu'à la concurrence du risque par eux pris; et même s'il y a un *découvert*, c'est-à-dire, une portion qui n'ait pas été assurée, de la conserver; car l'assuré est assureur envers lui-même de son découvert.

De même, si ce n'est point le chargement entier, ni un objet particulier du chargement qui ait été assuré, mais une quotité, par exemple, le *tiers*, le *quart*, le délaissement sera fait aux assureurs des portions indivises qu'ils ont assurées, c'est-à-dire, du *tiers*, du *quart*, etc.; et l'assuré entrera en répartition avec eux sur la valeur des objets sauvés, pour son découvert, chacun en proportion de son intérêt et au marc le franc.

On a vu que dans le cas où l'assuré a droit de *faire échelle*, s'il décharge partie des marchandises assurées en route, le risque se réduit à celles qui sont à bord. Il s'ensuit qu'en cas de perte, il n'est pas obligé de faire le délaissement des marchandises déchargées à terre dans le cours du voyage. On distingue alors deux cas. Si les marchandises qui, lors du sinistre, étoient dans le navire, sont d'une valeur égale aux sommes assurées, l'assureur n'a point à se plaindre, et doit remplir son engagement moyennant

l'abandon qui lui est fait de ce qui est sauvé du naufrage. Peu importe qu'on eût auparavant chargé plus ou moins de marchandises.

Si la valeur des effets qui, lors du naufrage, se trouvent dans le navire, n'égale pas la somme assurée, l'obligation de l'assureur ne subsiste que jusqu'à concurrence de leur estimation; l'abandon n'aura lieu que pour les marchandises qui, au moment du sinistre, étoient dans le navire, et non pour celles qui avoient auparavant été déchargées à terre, à moins de convention contraire. Com. 362.

Quelques exemples vont rendre sensible l'application de ces principes.

Un chargement de valeur de 30,000 fr. a été assuré, au départ, pour cette somme, avec la clause de *faire échelle*. Un tiers des marchandises a été déchargé en route; il y a sinistre majeur pour le surplus. Au moment du déchargement intermédiaire, les risques de l'assureur n'ont plus porté sur ce tiers sorti du navire. L'assuré ne peut donc réclamer que le tiers de la somme assurée, c'est-à-dire, 20,000 fr.

Il sembleroit y avoir plus de doute dans l'hypothèse suivante. *Pierre* a expédié de France pour la côte de Guinée, et de là pour la Martinique, un chargement qu'il a fait

assurer en entier au départ, à prime liée pour l'aller et le retour, sur estimation de 25,000 fr. Le navire arrive en Guinée, y fait sa traite, et repart pour la Martinique, après avoir, avec le produit de ce chargement, qui ne valoit que 25,000 fr. au départ, acheté des esclaves pour une valeur de 50,000 fr. Par l'effet d'un naufrage arrivé dans ce trajet, la moitié des esclaves périt; il ne sera pas obligé de délaisser tout ce qui est sauvé, comme reste d'un chargement qui, tout entier, représentoit les choses assurées. Le chargement assuré, qui valoit 25,000 fr. au départ, s'étant vendu réellement ou par échange, en Guinée, une somme de 50,000 fr., les 25,000 fr. de bénéfice sont un profit acquis, qui appartenoit à l'assuré sans aucune charge, dont il pouvoit même faire l'objet d'une assurance, dont il a pu par conséquent devenir son propre assureur. Il y aura donc délaissement partiel et répartition entre l'assureur et l'assuré, en raison de leur intérêt respectif.

Il en seroit autrement, si la moitié des esclaves, au lieu d'avoir péri, avoit été déchargée en route; la totalité de ce qui reste dans le navire devroit être délaissée à l'assureur.

909. Le délaissement du navire comprend

le *fret*, non-seulement des choses déchargées en route, mais même celui qui auroit été payé d'avance; et l'assuré en doit le rapport, quoiqu'il ait stipulé avec les chargeurs la clause de non-restitution, en cas de sinistre. Mais, alors, il n'en est tenu que jusqu'à concurrence de ce qui seroit dû pour les marchandises sauvées, de sorte que, s'il n'y a rien de sauvé, il ne doit aucun rapport. Nous en avons donné les motifs, n. 815. Cette clause peut cependant préjudicier indirectement à l'assureur, parce que le *fret* est ordinairement fixé à un plus bas prix lorsqu'il est stipulé non-restituable. Il seroit juste de lui accorder, dans ce cas, le droit d'exiger de l'assuré le fret des choses sauvées, d'après le taux du commerce pour les objets de même nature. Com. 386.

Il ne paroît pas prohibé de convenir que le frêt ne fera point partie du délaissement, quoique cette convention puisse sembler s'éloigner un peu de l'esprit du contrat d'assurance, en ce qu'elle tendroit à faire de ce contrat un moyen de bénéfices pour l'assuré; mais la stipulation d'une prime plus forte, au moyen de ce que la chance de l'assureur est alors moins favorable, rétablit l'égalité du contrat.

Au surplus le délaissement du fret est sans préjudice du droit des prêteurs à la grosse,

et des gens de mer qui, pour leurs loyers, sont privilégiés sur ce fret, ainsi que des frais et dépenses pendant le voyage.

DIST. II. *Le Délaissement doit être pur et simple.*

910. Le délaissement doit être pur et
Com. 372. simple, et non conditionnel; autrement il ne transféreroit pas la propriété. L'assuré ne peut donc faire le délaissement d'un navire, avec réserve que s'il est relâché il continuera de lui appartenir, en s'obligeant de rendre avec intérêt, à l'assureur, la somme que celui-ci auroit comptée, ni l'obliger d'accepter un pareil délaissement.

DIST. III. *Le Délaissement est irrévocable.*

911. Le délaissement est pour l'assureur un mode d'acquérir; le consentement respectif de l'assureur et de l'assuré, peut donc seul en anéantir les effets, à moins qu'il n'y ait eu erreur sur quelqu'une des choses essentielles; par exemple, si la nouvelle de l'accident se trouvoit fausse.

Ainsi un navire ayant été pris, l'assuré en fait le délaissement; le capteur rend ensuite sa prise, ou elle est recouvrée par quelqu'autre voie : l'assureur jouira du bénéfice de ce délaissement, sans que l'assuré

puisse l'en priver, sous prétexte de retour du navire; et par identité de raison, celui-ci est en droit d'exiger le paiement des sommes assurées, sans que l'assureur puisse s'en défendre sous le même prétexte.

Il en est de même du navire dont on a fait abandon pour cause d'arrêt de prince, ou défaut de nouvelles, qui reparoît ensuite; et du chargement sur un navire qui arriveroit à bon port, ou même y seroit arrivé pendant qu'on faisoit le délaissement.

L'assuré ne pourroit pas même rétracter le délaissement sous prétexte qu'il étoit conditionnel ou partiel, ou fait avant les délais. Ce que nous avons dit, n. 908, n'est qu'en faveur de l'assureur; il n'est pas permis à l'assuré de s'élever contre son propre fait.

912. Mais il n'y a point de délaissement s'il n'a été signifié; le fait du sinistre qui y donne lieu, ne suffit pas plus que la connoissance qu'auroit eue l'assureur des intentions de l'assuré; il faut que celui-ci l'ait notifiée, ou du moins il faut que par écrit l'assureur ait accepté la proposition du délaissement, et déchargé l'assuré de toutes formalités. Ainsi l'assuré qui auroit eu l'intention de délaisser, pourroit y renoncer tacitement, en ne faisant point la signification exigée.

Le délaissement signifié, quoique la validité n'en ait pas été jugée, est irrévocable, pourvu qu'on se trouve dans l'un des cas déterminés : le jugement a un effet rétroactif contre l'assureur, qui est présumé avoir eu, dès le principe, la propriété des choses assurées. Si plusieurs ont assuré le même objet, ils l'acquièrent en proportion, sans qu'on ait égard à l'antériorité ou postériorité des polices, qui n'est considérée qu'en cas de ristourne.

DIST. IV. *Subrogation de l'Assureur aux Droits de l'Assuré.*

913. Le délaissement rend, comme on l'a vu, n. 906, l'assureur propriétaire des choses assurées, de même que si elles lui avoient toujours appartenu. Si donc ces choses avoient, avant l'événement qui a donné lieu au délaissement, éprouvé quelqu'avarie dont l'indemnité leur seroit due par suite d'une contribution, ou pour toute autre cause, l'assureur seroit fondé à en exiger le prix, de même qu'à exercer tout droit d'action ou de réclamation qu'auroit eue l'assuré.

On pourroit conclure de là que si l'assuré avait emprunté à la grosse sur les mêmes

objets, sans toutefois que le prêt et l'assurance en excèdent la valeur, le prêteur devroit être payé avant que l'assureur perçoive rien des choses délaissées, de même que nous avons vu, n. 817, qu'il avoit ce droit, par préférence à l'emprunteur qui auroit un *découvert*. Mais si l'on considère que l'assuré auroit pu emprunter jusqu'à concurrence de la valeur entière, que, dans Com. 331.
ce cas, tous les prêteurs auroient concouru sur les choses échappées au sinistre, on sent qu'il y auroit une sorte d'injustice à refuser le même avantage à l'assureur. Si la rigueur des principes semble être contre lui, l'analogie, et surtout l'intérêt à encourager les assurances bien plus avantageuses que les prêts à la grosse, réclament en sa faveur.

Ainsi, supposons un navire de 50,000 fr.; une ou plusieurs personnes ont assuré jusqu'à concurrence de 45,000 fr.; le capitaine, pour le mettre en état de partir et d'acheter des victuailles, a emprunté 5000 fr. à la grosse : il y a sinistre, et les débris produisent 10,000 fr. Le prêteur à la grosse en recevra un dixième, c'est-à-dire 1000 fr., parce que son capital prêté est en rapport avec le prix total du navire, comme un est à dix, et qu'il n'y a pas lieu à prétendre des profits maritimes; l'assureur ou les assureurs reçoivent les neuf autres dixièmes.

Ce que nous venons de dire du navire s'appliqueroit à un chargement.

Ce principe est néanmoins modifié par une autre règle. Nous avons vu, n. 812, qu'en cas de concours de plusieurs prêteurs, ceux qui avoient prêté dans la traversée étoient préférés aux prêteurs avant le voyage commencé; on suivroit encore l'analogie et le prêt fait pendant le voyage primeroit, tant en capital que profits, les assureurs, parce qu'ayant été fait pour sauver la chose assurée, il seroit censé fait aux assureurs eux-mêmes.

§. II.

De l'Action d'Avarie.

914. Toute perte éprouvée, toute dépense faite par l'assuré à l'occasion des choses assurées par suite d'un des événemens dont
Com. 397. l'assureur est tenu, lorsqu'elle n'est pas de nature à donner lieu au délaissement, est une avarie qui donne à l'assuré l'action de ce nom contre l'assureur.

L'assureur et l'assuré peuvent faire telles
Com. 398. conventions qu'ils jugent à propos, sur la manière dont les avaries seront supportées; ils peuvent déclarer que certaines pertes ou dépenses extraordinaires, que dans aucun

cas la loi et l'usage n'ont considérées comme avaries de choses assurées. Ils peuvent déclarer qu'il ne répondra que de *telle* espèce d'avarie; par exemple que des avaries grosses seulement. Ils peuvent changer la nomenclature que nous en avons donnée, comprendre sous ce nom *telle* avarie que nous avons prouvé n'être pas de nature à entrer en contribution, ou en exclure *telle* autre qui doit y entrer.

Leurs conventions doivent être rigoureusement exécutées, parce qu'elles sont leur loi. Nous ne pouvons offrir de règles que pour les cas où les parties ne se sont point expliquées.

L'assurance n'a pour objet que de réparer des pertes occasionnées par cas fortuits et imprévus : voilà pourquoi nous avons vu que l'assureur n'est tenu d'aucune espèce des droits imposés sur le navire et les marchandises, détaillés n. 712. Mais si une tempête avoit occasionné une relâche dans un port où le navire ne devoit pas entrer; si le capitaine, pour éviter les poursuites de l'ennemi, ou par toute autre force majeure dont l'assureur est tenu, avoit été forcé d'aborder dans des lieux où des droits de cette nature ont été exigés, ils deviendroient avaries, conformément à ce que nous avons dit, n. 741.

Com. 406.

L'assurance, dont nous nous occupons dans ce titre, étant uniquement relative aux dangers résultans de la navigation, on ne peut mettre, sous le nom d'avarie au compte de l'assureur, les détériorations de
Com. {341. 350. quelqu'espèce qu'elles soient, même les frais qu'a pu occasionner à un navire l'arrêt de prince avant le voyage commencé. Quant aux marchandises, les avaries qu'un tel événement, ou tout autre, leur occasionneroit, ne seroient au compte de l'assureur que s'il étoit arrivé depuis leur chargement dans des gabarres.

915. L'action d'avarie étant l'action générale, et propre à la nature du contrat d'assurance, le délaissement n'étant qu'une faculté accordée à l'assuré, le choix lui appartient; et quel que soit le dommage qu'il a éprouvé, il peut se contenter d'en demander l'indemnité. Ainsi, l'assureur ne peut repousser la demande en réparation d'avarie que forme l'assuré, par la prétention qu'il y a lieu au délaissement, et que les formes prescrites, pour qu'il soit admis, n'ont pas été remplies. Il ne le peut, même en prouvant que l'action en délaissement lui seroit plus profitable que celle en avarie, ce qui effectivement peut arriver quelquefois. Par exemple, *Pierre* a chargé sur un na-

vire partant du Hâvre pour les colonies françaises, des étoffes de coton, valeur de 50,000 fr., qu'il a fait assurer. L'extrême besoin de cette étoffe lui fait espérer le doublement de son capital. Le navire échoue de manière à donner lieu au délaissement, mais *Pierre* est assez heureux pour que ses marchandises n'éprouvent que des avaries qui les déprécient au plus de 10,000 fr.; ce qui, vu l'extrême besoin, n'empêchera pas de les vendre dans cet état avec un gros bénéfice. Au lieu d'un délaissement qui lui produira 50,000 fr. seulement, c'est-à-dire son déboursé; il forme une action d'avarie pour 10,000 fr., montant du dommage, et vend ensuite ses marchandises le plus cher qu'il peut.

916. De même que les parties peuvent stipuler ce que bon leur semble, relativement aux avaries; de même elles peuvent convenir que l'assureur n'en supportera au- Com. 409.
cune : c'est ce qu'on nomme clause *franc d'avarie.* L'assureur n'est tenu, en ce cas, que des pertes capables de donner lieu au délaissement : dès qu'elles ne sont pas de cette espèce, elles sont au compte de l'assuré. Mais il ne faut pas en conclure que si elles sont de nature à donner lieu au délaissement, l'assuré n'ait que cette voie, et ne puisse choisir.

Une fois que les pertes sortent de la classe qui donne droit à l'action en avarie, pour entrer dans celle qui donne droit au délaissement, l'assureur ne peut plus opposer la clause *franc d'avarie;* ce n'est plus une perte modique qui fonde le droit de l'assuré, c'est une perte jugée entière ou presqu'entière; celui-ci recouvre la faculté d'agir et d'opter.

A la vérité, les choses assurées pourroient avoir éprouvé des avaries avant l'événement qui donne lieu à ce délaissement, qu'il plaît à l'assuré de convertir en action d'avarie. Il est clair qu'elles ne sont point à la charge de l'assureur, et qu'il faudroit n'estimer que sous cette déduction.

917. L'assuré doit, comme dans le cas de délaissement, justifier que les marchandises perdues ou avariées, pour lesquelles il demande à être dédommagé, font et faisoient partie du chargement qu'il a fait assurer : il doit aussi produire des attestations du capitaine ou des gens de l'équipage, de l'accident qui donne lieu à sa demande, sauf aux assureurs la preuve contraire. On suit toutes les règles que nous avons données, n. 885 et suivans.

L'estimation des marchandises se fait eu égard à ce qu'elles valent, au moment et au lieu de l'estimation, et on fixe l'avarie

d'après la moins value à cette époque. Néanmoins, lorsqu'il y a eu jet ou autres sortes d'avaries qui ont donné lieu à une contribution, l'estimation faite par autorité du juge sert de base; et quoiqu'elle ait eu lieu en l'absence des assureurs, elle les oblige irrévocablement.

918. Une avarie pourroit être assez modique, pour que les frais d'estimation qu'elle occasionneroit se trouvassent excéder l'intérêt des parties. Assez souvent la police en détermine le taux. Lorsque les parties ont gardé le silence, on n'admet point l'assuré à former demande contre l'assureur, si l'avarie qu'il allègue n'excède pas *un pour cent* de Com. 408.
la valeur des choses endommagées. Lorsqu'il y a plusieurs assureurs par la même police, ce calcul d'un pour cent s'établit sur l'intérêt total. Ainsi, par une même police, *Pierre* a assuré à *Paul* 30,000 fr. de marchandises, *Jacques* 20,000 fr., *René* 10,000 fr.; l'avarie est de 590 francs : comme elle n'excède pas 600 francs, qui seroient un pour cent de 60,000 fr., montant total de la police, il n'y a pas d'action en avarie. Il en seroit de même quand les assurés seroient distincts, si c'étoit la même police et le même assureur.

On ne peut compter les frais nécessaires à

l'adjudication des conclusions pour produire cette proportion, d'un pour cent. Ainsi, dans l'espèce ci-dessus, où l'avarie ne seroit à considérer qu'autant qu'elle excéderoit 600 fr., on ne pourroit prétendre que la demande doive être admise, parce que les frais pouvant être de 100 fr., la créance de l'assuré formera 690 francs.

Lorsqu'une fois l'avarie excède un pour cent, l'assureur ne peut se dire affranchi jusqu'à cette concurrence, en offrant de payer l'excédent. Le but de la règle que nous avons donnée, est qu'un intérêt infiniment petit ne soit pas considéré; mais dès que la proportion exigée est atteinte, il doit l'être dans son entier.

919. L'assureur doit payer le montant des avaries dans le délai que lui donne la police : s'il n'en a pas été fixé, il doit payer sur-le-champ, ou dans le délai qu'autorise l'usage des lieux. Ce paiement le subroge aux droits de l'assuré, dans le cas où l'avarie qu'il répare donneroit lieu à quelque droit de contribution ou d'indemnité, conformément à ce que nous avons dit, n. 819 et 913. Il s'ensuit que si déjà l'assuré avoit touché le montant total ou partiel desdites contributions ou indemnités, il devroit en faire

compte à l'assureur, de même que l'emprunteur à la grosse y seroit obligé dans les mêmes circonstances.

SECTION V.

Comment l'Assuré peut-il exiger son Paiement.

920. La connexité des matières nous a entraîné à parler déjà, dans les sections précédentes, de plusieurs questions relatives au délai ou mode de paiement; et d'ailleurs, tout ce qui n'auroit pas été prévu se règle par ce que nous avons dit, n. 808 et suiv., relativement au prêt à la grosse, et subsidiairement par les principes généraux sur l'extinction des obligations.

Il ne nous reste qu'à indiquer quand les droits de l'assuré contre l'assureur sont prescrits. Ses actions sont au nombre de trois. La première est le délaissement, qui se prescrit Com. 431.
dans les délais indiqués, n. 902 et suiv. La seconde est l'action d'avarie qui n'est pas assujettie aux mêmes règles pour la prescription; l'assuré a dû, il est vrai, faire signifier à l'assureur les avis qu'il a reçus dans les trois jours de leur réception, mais il suffit ensuite qu'il forme sa demande avant l'expiration de cinq ans, à compter de la date de la police : c'est Com. 432.

une dérogation aux règles ordinaires, qui veulent que si un droit dépend de quelqu'événement, la prescription ne courre que du jour qu'il est arrivé; et la même chose seroit applicable aux actions résultant d'une assurance sur la vie, la liberté ou la solvabilité. La troisième est l'action en nullité ou réduction pour se faire restituer la prime totale ou partielle, soit dans le cas où l'assureur auroit connu ou seroit présumé avoir connu l'événement, conformément à ce qui est dit, n. 850 et suiv., soit dans les cas de ristourne, qui feront l'objet du chapitre cinquième; et cette action ne se prescrit également que par cinq ans de la date de la police.

Au surplus, on doit suivre, sur l'interruption de cette prescription et ses effets, ce que nous avons dit, n. 240. Il nous suffit d'y renvoyer.

CHAPITRE IV.

Des actions et exceptions de l'assureur.

921. La principale action que l'assureur ait contre l'assuré, est pour le paiement de la prime,

qui, presque toujours, lui est acquise, à tout évènement, et dont l'exigibilité ne dépend que du terme qui a pu être accordé. Quelquefois cependant elle est promise pour n'être payée qu'en cas d'heureuse arrivée, comme on l'a vu, n. 858; alors il n'est pas douteux que ce ne soit l'événement qui décide si l'assureur a, ou non, une action contre l'assuré. Dans l'un et l'autre cas, la prescription a lieu par cinq ans, à compter de la date de la police. Com. 432.

En cas de faillite de l'assuré, si la prime a été payée, l'assureur n'ayant rien à demander, étant, au contraire, seul débiteur conditionnel, ne peut fonder aucune prétention sur un fait qui doit lui être indifférent. Si la prime n'a pas été payée et qu'elle soit due à un terme quelconque, sans dépendre d'aucun évènement incertain, l'assureur peut exiger son paiement avant ce terme, puisque toute faillite rend les créances exigibles; si le paiement de la prime dépend d'un évènement incertain, il peut exiger caution, ou faire prononcer la résiliation. Com. {346. 448.}

922. Lorsque le terme du paiement de la prime est arrivé, l'assuré ne devroit être admis à faire valoir aucune autre exception que celles qui résulteroient du contrat; et le racourcissement du voyage ne sembleroit point être un motif pour lui de demander une réduction de

prime. Nous avons fait, n. 803, l'application rigoureuse de ce principe au contrat à la grosse; mais il est modifié dans celui d'assurance.

Lorsque des marchandises sont assurées pour une seule et même prime, d'aller et retour, ce qui s'appelle *prime liée*, et que l'assuré ne fait
Com. 356. pas de chargement en retour, ou n'en charge que pour une somme moindre qu'il n'avoit annoncé, l'assureur reçoit seulement les deux tiers proportionnels de la prime convenue. Par exemple, *Pierre* a assuré par prime liée, 60,000 fr., pour aller et retour, à 10 pour 100, ce qui fait 6000 fr. Le chargement pour l'aller a été effectivement de 60,000 fr., mais il n'y a pas eu de retour; il ne peut exiger que les deux tiers de la prime, c'est-à-dire, 4000 fr. Mais s'il y avoit eu retour de 30,000 fr., on supposeroit que le chargement est complet pour l'aller et le retour, jusqu'à concurrence de cette somme, et l'assureur recevroit d'abord 3000 fr. de prime. Quant aux autres 30,000 fr., on agiroit comme si cette somme avoit été assurée pour l'aller et le retour, et qu'il n'y eût pas eu de retour du tout, et la prime seroit, sur cette partie, réduite à 2000 fr.

Cette modification n'a lieu que dans le cas où le voyage d'aller a été fait sans aucun des accidens dont l'assureur doit répondre; car si le navire périssoit en allant, le défaut de retour ne pourroit être invoqué par l'assuré, pour

diminuer la prime, puisque le contrat auroit reçu son exécution, et que l'assureur seroit obligé de payer la totalité de la perte.

Lorsque l'assurance est sur le navire, il n'y a pas lieu à cette modification. Le voyage d'aller et venir est considéré comme un seul voyage, le défaut de retour est jugé par les principes ordinaires.

Au surplus, les parties peuvent convenir de la restitution d'une plus grande ou d'une moindre portion de la prime; elles peuvent même convenir que l'assureur ne rendra rien.

Nous parlerons, dans le titre VII, du privilège de la prime.

923. L'assureur pourroit encore avoir, contre l'assuré, une action principale, et qui, par sa nature, ne seroit subordonnée à aucun évènement; celle dont nous avons parlé, n. 850 et suivans, qui auroit pour but de faire annuler la police, sur le fondement que les choses assurées étoient péries ou présumées péries, à l'instant de la signature de cet acte. Il en seroit de même des nullités fondées sur quelques moyens de forme. Hors ces cas, et par conséquent le plus souvent, l'assureur n'a que des exceptions à faire valoir. Il est débiteur de l'obligation de réparer des pertes, et n'a rien à faire que d'attendre le moment où cette réparation lui est demandée.

Alors, non-seulement il peut, lorsqu'un délaissement lui est signifié, prétendre qu'il n'y a lieu qu'à une action d'avarie, mais encore soutenir que l'assuré n'en a aucune, soit en contestant les faits allégués et attestés, soit en prétendant qu'ils ne sont pas du nombre de ceux dont il doit répondre, ou qu'ils ne sont point arrivés dans le temps et le lieu des risques, soit en soutenant que la quantité ou la valeur des choses chargées n'égaloit pas le montant de l'assurance, et faire réduire la somme qui lui est demandée, à la valeur du chargement ou de ce qui en restoit à assurer, s'il y avoit de précédentes assurances.

Nous avons vu, dans le chapitre précédent, comment les faits allégués par l'assuré qui intente une action de délaissement ou d'avarie, devoient être prouvés, et l'analogie ne nous a pas permis d'en séparer quelques developpemens sur les exceptions que l'assureur peut lui opposer. Nous consacrerons un chapitre particulier à traiter de celles que produit le défaut absolu, ou l'insuffisance des choses mises en risques, qu'on appelle *ristourne;* ainsi, dans le présent chapitre, il ne sera question que des exceptions que l'assureur fonde sur ce que les pertes dont l'assuré demande la réparation, ne sont ni de la nature, ni arrivées dans le temps et les lieux convenus.

924. Les diverses espèces de risques dont l'assureur est chargé, les modifications ou extensions que les parties peuvent y apporter, ont été assez développés dans les chapitres I et II, pour que nous n'entrions pas dans de nouvelles explications.

L'assuré doit se renfermer rigoureusement dans les termes de la police. Cette règle est la source de toutes les exceptions de l'assureur. Ainsi, lorsqu'un navire a été nommément désigné dans la police, l'assuré ne peut appliquer l'assurance à un autre, si elle a eu lieu sur le corps; il ne peut charger sur un autre, si l'assurance étoit sur les facultés. Cette expédition d'un autre navire romproit le contrat d'une manière absolue, et donneroit lieu au ristourne. On ne pourroit dire qu'il y ait eu commencement de risques, puisqu'il n'y a pas eu départ de l'objet assuré, si c'est le navire, ou lieu des risques, tel qu'il étoit convenu, s'il s'agit des marchandises.

Par suite des mêmes principes, si l'assurance a eu lieu divisément pour des marchandises qui Com. 361.
doivent être chargées sur plusieurs navires désignés, avec énonciation de la somme assurée sur chacun, et que le chargement entier soit fait sur un seul ou sur un moindre nombre qu'il n'est dit dans la police, l'assureur n'est tenu que de la somme qu'il a assurée sur celui

ou ceux des navires qui ont reçu les marchandises, et l'assurance est nulle par défaut de chargement à l'égard des autres.

Un exemple rendra cela sensible. *Pierre* assure 100,000 fr. de marchandises qui doivent être chargées par quatre portions égales, sur les navires *la Paix*, *l'Alexandre*, *le Saint-Nicolas*, *la Ville de Paris*; l'assuré met la totalité sur *la Paix*; les quatre navires partent et périssent. L'assureur ne devra garantir que 25,000 fr., somme pour laquelle *la Paix* étoit assurée; il y a ristourne pour 75,000 fr. Si l'assuré place 80,000 fr. sur *la Paix*, et 20,000 fr. sur *l'Alexandre*, l'assurance de *la Paix* ne sera toujours que de 25,000 fr., et celle de *l'Alexandre* réduite à 20,000 fr.; il y aura 55,000 fr. de ristourne.

Peu importe que les autres navires périssent dans le même évènement; en cette matière, les stipulations relatives aux risques, sont de rigueur. Mais si des marchandises destinées à être chargées sur plusieurs navires, étoient mises dans une seule gabarre, pour y être conduites, la perte de cette gabarre ne seroit pas pour le compte de l'assureur. En principe, les risques des marchandises commencent à l'instant qu'elles sont sur des gabarres; la convention n'a évidemment envisagé que les navires, et non le mode de les charger; il

peut y avoir intérêt à diviser le risque sur plusieurs navires, motif qui n'existe pas ici, l'usage étant d'employer souvent une seule gabarre pour charger successivement plusieurs navires.

Si la police n'énonçoit point la somme assurée sur chaque navire, l'assurance auroit son entier effet à l'égard de chacun de ceux sur lesquels il y a quelque chose de chargé, car l'assuré a été maître de répartir le chargement à sa manière. Par cette distribution, il ne contrevient pas à la police, puisque l'assureur, en ne stipulant pas la somme qu'il entend assurer sur chacun, l'a laissé libre de régler les choses comme il voudroit.

925. Lorsqu'une fois les risques ont commencé, tout changement de navire, même dans le port de départ, met fin aux risques, et l'assureur ne répond plus de ce qui peut arriver Com. 351.
après cet instant, aux choses assurées. Il importe peu que l'assuré prouve que le navire substitué est plus fort ou meilleur que celui qu'il avoit indiqué spécialement, ou sur lequel étoient, ou ont été mises les choses assurées. On considèreroit alors, suivant les principes donnés ci-dessus, comme changement de navire non autorisé, non-seulement la substitution d'un navire à celui qui a été nommément désigné, mais encore celle d'un navire à celui

que l'assuré a choisi en vertu de la latitude que lui donnoit le défaut de désignation spéciale dans la police. Peu importe encore que, par un évènement quelconque, le premier navire ait péri.

Les mêmes principes s'appliquent au changement de voyage ou de route. Si, depuis que les risques ont commencé, soit d'après la convention, soit d'après les règles que nous avons expliquées ci-dessus, le navire change de route, ne fût-ce qu'un instant, ou s'arrête sans y être autorisé par les clauses de *faire échelle, dérouter, rétrograder;* s'il change de voyage, c'est-à-dire, s'il se rend à une autre destination, ou même si, après avoir exactement suivi la route convenue, arrivé à la hauteur du lieu de sa destination, il continue pour un autre, sans y être autorisé par la clause de *naviguer partout*, à moins que, dans tous les cas, il ne cède à une force majeure, les risques sont terminés.

On considère comme changemens forcés toute déviation par crainte de l'ennemi, nécessité de se procurer des vivres, de l'eau, de radouber le navire, de laisser à terre des pestiférés, etc.; et comme autorisé, tout changement qui résulte de la liberté laissée par les termes de la police qu'il faut entendre, d'après l'usage, ou ce qu'autorise la nature de l'expédition. Ainsi, dans le petit cabotage, quand l'assurance est

faite pour un temps limité, il est possible que le navire revienne plusieurs fois au port du départ, sans que le risque soit fini. Ainsi lorsqu'une assurance est *à prime-liée*, le navire n'est pas présumé avoir changé son voyage s'il s'arrête à un port plus rapproché où il pouvoit débarquer, ou si, au lieu de continuer sa route, il revient au port de départ; c'est un simple raccourcissement de voyage. Le port où il s'est ainsi arrêté devient le port de retour.

926. L'effet du délaissement étant, comme on l'a vu n. 909 et suiv., que l'assureur devienne propriétaire des objets assurés, ou de ce qui en reste, il a droit, à son tour, d'exiger de l'assuré qu'il lui rende compte du sauvetage, et d'obtenir des dommages-intérêts, en cas de négligence, faute grave, ou fraude de sa part, de même qu'un mandant l'a contre son mandataire. Celui-ci n'a pas dû se dispenser, sous aucun prétexte, de faire travailler à ce sauvetage; c'est une condition tacite du contrat. **Com. 393.**

Le compte en doit être rendu dès que le recouvrement est fait; mais il forme un objet qui n'a rien de commun avec le paiement des sommes assurées. Si le recouvrement est ou incertain, ou litigieux, ou sujet à de nouveaux risques, il ne peut jamais fournir à l'assu-

reur un prétexte pour suspendre le paiement de ce qu'il doit, ou opposer une compensation, à moins que les deux créances ne soient liquides et exigibles.

L'assuré est fondé à déduire sur le montant de ce qu'ont produit les effets sauvés les frais que nous avons vu être privilégiés. Si le sauvetage a été fait sous la surveillance d'une autorité publique, elle règle l'état des dépenses; si l'assuré ou son capitaine y ont procédé, ou qu'il n'y ait aucun autre moyen de règlement, leur serment doit être pris, et le juge arbitre
Civ. 1369. jusqu'à quelle concurrence ils en seront crus à ce serment.

Mais si les frais de sauvetage excèdent la valeur des effets recouvrés, cet excédent est-il à la charge de l'assureur? On peut dire que l'assuré éprouvera, dans ce cas, une lésion, puisqu'il n'est pas possible de calculer la dépense avant le sauvetage, et que tout mandant doit rembourser la totalité des dépenses du mandataire, même quand l'affaire lui devient ensuite onéreuse. Cependant la raison de décider est que, par la nature du contrat, l'assureur n'a voulu s'exposer à perdre que jusqu'à concurrence des sommes qu'il a assurées. D'ailleurs il est rare que le produit des choses assurées ne couvre pas les frais du sauvetage; et dans le cas contraire une sorte d'égards, pour l'assureur, doit

laisser l'excédent de dépense au compte de l'assuré.

Mais nous avons vu que l'administration s'occupoit du sauvetage au défaut de l'assuré, du capitaine, etc. Alors se présenteroit, avec plus de difficulté, la question de savoir qui paiera l'excédent des dépenses, si le gouvernement n'y avoit pourvu. Le sauvetage intéressant l'ordre public, le règlement du 3 mai 1781, pour les consulats français en pays étranger, charge les consuls de veiller à cette opération. L'art. 43 du titre III, porte que si les effets et agrès du bâtiment naufragé ne suffisent pas pour subvenir aux dépenses de nourriture, et autres indispensables pour la conservation des équipages, ou si le tout est entièrement perdu, le consul y pourvoira, dressera un tableau qu'il enverra au secrétaire-d'état ayant le département de la marine, et qu'il peut en même temps tirer des lettres de change pour le montant desdites dépenses, sur le trésorier-général de la marine.

Au surplus, la question que nous venons d'examiner n'auroit pas lieu si l'assureur avoit donné un pouvoir spécial de travailler au sauvetage, ce qui emporte de droit l'obligation de payer tous les frais, sans égard à la valeur des effets. Le plus souvent même la police d'assurance en contient la clause.

CHAPITRE V.

Du Ristourne ou Dissolution du Contrat d'assurance.

927. Nous avons vu, n. 821 et suivans, ce qu'on entendoit par *ristourne*. La nature du contrat d'assurance fait connoître suffisamment qu'il a lieu d'après les mêmes règles que dans le prêt à la grosse.

Une assurance stipulée valable, sans égard à l'existence ou à la valeur des choses, ne seroit qu'une gageure pour la validité de laquelle il faudroit au moins que les assureurs eussent été instruits qu'il n'y avoit rien de chargé, ou que la valeur des effets assurés étoit inférieure à la
Civ. 1965. somme assurée; mais que notre législation française interdit expressément. C'est dans l'esprit de ce principe qu'on doit déterminer les effets de clauses par lesquelles un assuré seroit dispensé de justifier le chargé, ou de s'en tenir à l'estimation portée dans la police.

Le ristourne peut avoir lieu pour défaut ou pour insuffisance de choses mises en risques. Nous en parlerons dans deux sections; la troisième contiendra, sur la manière d'opérer le ristourne, des règles qui completteront celles que nous avons données, n. 824 et suivans.

Section Ire.

Du Ristourne pour défaut de choses mises en risques.

928. Quelle que soit la cause qui empêche que les risques commencent, il y a lieu au ristourne, et la prime ne peut être exigée par l'assureur, ou s'il l'a reçue elle doit être restituée par lui. Mais ici comme dans le prêt à la grosse, il ne faut pas confondre le commencement du voyage avec celui des risques. Si l'on avoit stipulé, par exemple, que les risques sur le corps commenceroient *depuis que le navire auroit pris charge*, la prime seroit acquise à l'assureur, quoique le voyage fût rompu avant la mise à la voile, si déjà le navire avoit pris charge.

La rupture du voyage a lieu, non-seulement quand le navire ne part pas, mais encore quand il part pour une autre destination que celle qui avoit été déterminée dans la police; quand même le lieu de cette destination seroit plus proche que celui de la première, et seroit sur la même route, sauf, toutefois, la modification à ce principe que nous avons indiquée n. 925.

Ce que nous avons dit, n. 822 s'appliquant au contrat d'assurance comme au prêt à la grosse, il n'est pas douteux que le défaut

de mise en risques, provenant du fait et de
Com. 349. la volonté de l'assuré, ne donne lieu au ristourne, sans que l'assureur puisse demander à prouver que cette renonciation est de mauvaise foi, ou lui cause un préjudice notable. Il ne peut qu'exiger demi pour cent de la somme assurée.

Cette rétribution lui étant due, moins à titre de dommages intérêts que comme indemnité de ses frais de négociation, déplacement, peines, soins, etc., ce qu'on nomme droit de signature, l'assuré ne peut s'en affranchir en prouvant que la rupture de voyage est le résultat d'une force majeure tout-à-fait indépendante de lui, ou même qu'elle lui est nuisible. Les rétributions du courtier ou notaire sont aussi à la charge de ce dernier.

929. Mais, de ce que, dans ce cas de ristourne, la bonne foi de l'assuré n'est point examinée, s'en suit-il qu'il soit admissible en tout temps à l'invoquer, par exemple, par forme d'exception, pour se dispenser de payer la prime lorsque le navire étant arrivé à bon port, il perd la chance d'exiger la somme assurée?

Au premier abord l'affirmative ne semble pas douteuse, puisque l'assureur auroit pu lui opposer le ristourne en cas de sinistre. Mais les circonstances doivent être consi-

dérées. Celui qui fait assurer des choses dans un lieu fort éloigné, peut croire de bonne foi qu'elles seront chargées, et, si elles ne l'ont pas été, doit, même après l'événement, être admis à exciper du ristourne; au contraire, celui qui, demeurant à Bordeaux, y feroit assurer des marchandises sur un navire où il n'auroit aucun intérêt, et n'exciperoit du ristourne qu'après l'heureuse arrivée, pour se dispenser de payer la prime ou pour en réclamer la restitution devroit être déclaré non-recevable. Il seroit même à desirer qu'une telle conduite fût assimilée à la fraude de celui qui fait assurer après l'évènement, ou au-delà de ce qu'il a réellement chargé.

A plus forte raison l'assuré qui, dans la police, déclare avoir lui-même chargé les marchandises assurées, seroit de son chef non-recevable à soutenir qu'il n'a rien chargé. C'est par le même motif que le porteur d'une assurance, pour *compte de qui il appartiendra*, n'est point admis à invoquer le ristourne. Son droit ne dérive pas de la seule police, mais de la police jointe au connoissement représenté. Ce connoissement fait preuve du chargement; il n'y a donc aucun moyen de prétendre que ce chargement n'a pas été fait, sans attaquer la vérité du connoissement; ce qui ne peut être permis à l'assuré, comme on l'a vu ci-dessus.

930. Le droit de demander le demi pour cent est accordé à l'assureur, en vertu de sa bonne foi présumée; mais si la nature même de l'assurance prouvoit que cette bonne foi n'a pas existé, s'il avoit assuré des choses que nous avons vu ne pouvoir être la matière du contrat d'assurance, la nullité absolue de la convention, ne permettroit pas qu'elle eût un effet quelconque par le paiement de ce demi pour cent. A plus forte raison quand le ristourne a lieu pour fraude de l'assureur, qui connoissoit la cessation des risques, ou qui seroit jugé avoir voulu faire une gageure en assurant ce qu'il savoit ne point, et ne pas devoir exister.

SECTION II.

Du Ristourne pour insuffisance des choses mises en Risques.

931. Lorsque la quantité ou la valeur des choses mises en risque n'égale pas celle qui a été déclarée dans la police, ou la somme pour
Com. 357. laquelle l'assureur s'est engagé, il est toujours, comme le prêteur dans le contrat à la grosse, admis à prouver cet excès d'évaluation, ou à en exciper lorsqu'il le découvre; l'assuré le peut aussi quelquefois; mais, comme dans le contrat à la grosse, on distingue s'il étoit ou non de bonne foi : cette distinction sera l'objet de deux paragraphes.

§. I.er

Du Ristourne résultant de la fraude de l'assuré.

932. Lorsque l'assuré a été de mauvaise foi, le ristourne ne peut être demandé que par l'assureur, qui n'est point obligé de remplir les engagemens résultans de la police, et qui cependant conserve ou peut exiger la prime qui lui a été promise, et même exercer contre celui qui l'a trompé des poursuites civiles ou criminelles. L'assuré ne seroit pas fondé à refuser le paiement, parce que le droit d'exciper d'une fraude n'appartient qu'à celui qui en est la victime.

Au surplus, la fraude ne se présume point; c'est donc à l'assureur à la prouver. Ainsi, le Civ. 1121. fait seul d'un chargement moindre que le montant de l'assurance, ne suffit pas; il faut prouver en outre que l'assuré savoit ou devoit savoir, au moment du contrat, que l'assurance excédoit la valeur du chargement.

933. Le dol pourroit être de la part des deux contractans; par exemple, ils auroient pu vouloir faire une assurance par gageure, l'un en faisant assurer, l'autre en assurant, comme valeur de 100,000 fr., ce qu'ils savoient n'en pas valoir cinq mille. Une telle assurance n'étant plus alors qu'une gageure, un jeu pour lesquels il

n'y a pas d'action. C'est par la règle générale du droit commun, expliquée, n. 178, qu'il faudroit se décider. Ainsi, lorsqu'en cas de perte du navire indiqué porteur desdites marchandises, l'assuré viendra demander 100,000 fr., l'assureur pourra exiger qu'il prouve la vérité de ce chargement et de cette évaluation; ou si elle est portée dans la police, il sera admis à la contester, comme on l'a vu, n. 879. L'assuré ne sera pas fondé à s'y refuser, sous prétexte qu'ils ont voulu faire une gageure, quand même
Civ. 1965. il en auroit l'aveu écrit de son adversaire, la loi n'accordant point d'effets à une telle convention : le ristourne aura donc lieu.

Ainsi, dans le cas d'heureuse arrivée, l'assureur demandant le paiement de la prime, l'assuré pourra prétendre qu'il n'a pas été fait de chargement, et l'assureur ne pourra s'opposer ce ristourne, sous le même prétexte de gageure. Mais si l'un ou l'autre a payé sans réclamation, il ne pourra rien répéter, puisqu'il ne pourroit fonder sa répétition que sur l'allégation d'une fraude dont il seroit coupable.

§. II.

Du Ristourne résultant de la simple erreur.

934. Lorsqu'il n'y a point de dol, le ristourne doit toujours avoir lieu pour la portion de différence entre la valeur réelle et la somme assurée, et peut être demandé, tant par l'assu-

reur que par l'assuré, dans quelque circonstance que ce soit.

A défaut d'accord entre les parties, des experts font l'évaluation suivant le prix exact des objets assurés au lieu du départ, sans autre addition que les frais de transports, droits de douanes, et tous autres déboursés qui ont lieu avant la mise des marchandises dans le navire ou pour cette mise, et sans aucune considération de convenance ou d'affection, qui influe quelquefois dans la vente. L'assurance est réduite à cette valeur, et l'assureur ne reçoit, ou, s'il a reçu, ne conserve la prime que dans la même proportion. Mais il lui est dû demi pour cent sur le montant de la réduction. Par exemple, *Pierre* a assuré le chargement de *Paul*, évalué 10,000 fr., à 10 pour cent de prime : le ristourne réduit le chargement à 8,000 fr.; *Pierre* ne garantit la perte que jusqu'à cette somme; il ne reçoit que 800 fr. de prime, et sur les 2,000 de différence entre la valeur assurée et l'estimation, il lui est dû 10 fr. qui sont demi pour cent de 2,000 fr. Com. 349.

935. Nous avons vu que des objets pouvoient être assurés par diverses personnes, chacune pour une somme distincte. C'est principalement dans ce cas que le ristourne se présente le plus fréquemment. Par exemple, un commerçant veut faire assurer 30,000 fr. sur les facultés de *tel*

navire ; il charge de cette opération un courtier d'assurances, qui dresse la police, et va chercher des assureurs. Un premier assure pour 10,000 fr., un second pour 8,000 fr., un troisième pour 7,000 fr., et un quatrième pour 5000 fr. Il se trouve que sans qu'il y ait de fraude de la part de l'assuré, son intérêt dans le chargement ne monte qu'à 25,000 fr., il y a donc lieu au ristourne.

C'est alors qu'il est important d'observer comment les assurances ont été faites. Plusieurs personnes peuvent avoir assuré ensemble. Par exemple, *Pierre*, *Paul* et *Jean*, tout en ne formant point une compagnie, ont pu assurer *telle* somme sous cette formule : *Nous soussignés*, *etc.* Plusieurs personnes peuvent avoir donné des assurances séparées et successives, mais qui ont la même date, ou qui, d'après la règle que nous avons présentée, n. 865, sont présumées du même jour. Enfin, ces assurances successives peuvent avoir des dates différentes.

Au premier cas, point de difficulté ; les trois assureurs ne font qu'une même assurance, et, d'après ce que nous avons dit, n. 190, leur engagement n'est pas différent de celui qu'une seule personne auroit contracté.

Dans le second cas, chaque assurance est réduite proportionnellement.

Dans le troisième cas, on a égard à l'ordre
Com. 359. de date des polices ou des signatures, sur la

même police. Si la première assurance couvre la valeur de l'intérêt de l'assuré, les polices subséquentes sont annulées, et les assureurs qui les ont signées, dégagés de toute obligation, doivent rendre la prime, ou ne peuvent l'exiger : ils ont seulement droit de recevoir demi pour cent du montant de leur assurance, à titre d'indemnité. Si la première police ne suffit pas pour couvrir l'entière valeur des effets chargés, la seconde subsiste jusqu'à concurrence de l'excédant, et ainsi de suite.

SECTION III.

Comment s'opère le Ristourne.

936. Ces ristournes d'assurances qui se trouvent porter sur les sommes excédant la valeur réelle des choses assurées, ont lieu quand même quelques causes étrangères annuleroient les premières polices. Ainsi, la faillite d'un assureur, premier en date, qui donneroit lieu à la résolution de sa police, dans le cas prévu n. 921, n'interrompt pas l'ordre que nous venons de tracer; le ristourne n'auroit pas moins lieu vis-à-vis des derniers assureurs, comme si les premiers n'étoient pas devenus insolvables. L'assuré ne pourroit même, dans aucun de ces cas, réclamer, pour son découvert, le bénéfice des assurances caduques.

Mais si l'assuré s'étoit fait assurer la solvabilité du failli, les assureurs de cette solvabilité seront placés au rang de ce failli.

Nous avons vu, n. 167, que si des choses assurées étoient vendues, les droits résultans de l'assurance étoient compris dans la vente, et que la police subsistoit au profit du nouveau propriétaire. Il suit de là que les assurances qu'il auroit fait faire, dans l'ignorance des premières, tomberoient en ristourne, si, jointes aux premières, elles excédoient la valeur des effets assurés.

Les bases de réduction que nous avons données ci-dessus, ne s'appliquant qu'au cas où les assurances de dates successives sont pour des sommes déterminées, il en seroit autrement si elles avoient eu lieu pour des portions *aliquotes*. Par exemple, un commerçant a fait assurer, par une première police, la moitié de son chargement, évaluée 100,000 fr.; par une seconde, un quart, évalué 50,000 fr.; et enfin, par une troisième, le dernier quart, évalué aussi 50,000 fr.; la valeur effective du chargement total n'est que de 150,000 fr. : il y a lieu au ristourne pour un quart sur chaque police; on sent aisément les motifs de cette différence.

937. Les règles que nous avons données, n. 769, servent à résoudre les questions de ristourne qui s'éléveront dans les cas où l'as-

surance a été faite, soit divisément, soit conjointement sur corps et facultés.

Leur application deviendra sensible par quelques exemples.

Premier exemple.

Pierre fait assurer *sur le corps* d'un navire...	10,000 f.
Par une seconde police, il fait assurer *sur corps et facultés*..............................	20,000
Par une troisième, il fait assurer *sur facultés*..	10,000
Total.....	40,000
Son intérêt se trouve, quoique sans fraude de sa part, n'être, sur le corps, que de.......	10,000
Et sur facultés, que de....................	10,000
Total de ce qui a été exposé aux risques....	20,000

La première police subsistera en entier, et embrassera tout l'intérêt de *Pierre* sur le corps du navire; la seconde police absorbant l'entier intérêt qu'il avoit sur les facultés, l'autre moitié de cette seconde police et la troisième, seront caduques, et tomberont en ristourne.

Second exemple.

Par une première police, *Pierre* fait assurer *sur corps et facultés*..............................	20,000 f.
Par une seconde, il fait assurer *sur corps*.....	10,000
Total......	30,000

Son intérêt sur le corps est de 20,000 fr., et il n'a rien sur les facultés.

La première police subsistera en entier, et la seconde sera caduque.

Troisième exemple.

Par une première police, *Pierre* fait assurer *sur facultés*	10,000 f.
Par une seconde, il fait assurer *sur corps*	10,000
Et par une troisième, *sur corps et facultés*	20,000
Total	40,000

Il n'a chargé aucunes marchandises, mais sa part, dans le corps du navire, est de 30,000 fr. La première police sera caduque; les deux autres seront valables pour la totalité, puisqu'elles ne sont pas d'une somme plus forte que 30,000 fr.

938. Le ristourne a lieu dans tous les cas ou l'assureur, et même l'assuré, s'il est de bonne foi, ont intérêt à l'invoquer; peu importe la cause qui y donneroit lieu. Ainsi il y a ristourne non-seulement quand l'assuré n'a pas chargé pour la valeur assurée, mais encore quand il a fait des déchargemens partiels en route, lorsque la clause de *faire échelle* a empêché que ces déchargemens terminassent les risques. Dans ce cas, néanmoins, on ne fait pas les distinctions établies, n. 935, qui ne s'appliquent qu'à l'insuffisance dans le chargement originaire. A chaque déchargement, le risque est censé avoir été diminué proportionnellement dans l'intérêt

de chaque assureur, quelle que soit la date de la police. Il en résulte que, pour connoître si, et jusqu'à quelle concurrence leurs assurances sont valables, il faut constater deux choses : le chargement et la valeur des objets chargés.

On peut encore placer parmi les cas de ristourne celui où l'assurance ayant été faite à *prime liée*, l'assuré ne fait pas de retour, et où la prime éprouve une réduction du tiers, comme nous l'avons vu, n. 922. Mais dans ce cas, l'assureur ayant deux tiers de prime pour une moitié de voyage, on ne lui accorde point un pour cent sur le montant de la réduction.

TITRE SEPTIÈME.

DES PRIVILÉGES RÉSULTANT DES CONTRATS MARITIMES.

939. Les divers contrats maritimes qui ont fait l'objet des titres précédens peuvent donner naissance à des créances dont nous avons indiqué les effets autant que le besoin l'exigeoit et que l'ordre des matières le permettoit.

En principe, ces créances ne sont pas d'une

nature différente des autres dettes commerciales ; fussent-elles privilégiées, elles ne donnent point aux créanciers le droit de suivre les objets ou marchandises qui y sont affectés, dans les mains des tiers acquéreurs de bonne foi ; et comme ce n'est que dans le cas d'insolvabilité d'un débiteur que ses créanciers ont intérêt à réclamer ou à contester un rang de collocation, nous pourrions nous borner à n'en parler qu'en traitant des faillites.

Néanmoins l'intérêt du commerce maritime a fait établir des règles spéciales en ce qui concerne les navires. Quoique ces règles ne s'étendent pas au fret et au chargement, l'analogie des matières et le désir de réunir dans la même partie ce qui concerne les contrats maritimes, nous porte à nous en occuper.

Ce titre sera divisé en quatre chapitres. Le premier traitera des priviléges et autres créances sur les navires ; le second, des priviléges sur le fret ; le troisième, des priviléges sur le chargement ; le quatrième, de l'extinction des priviléges.

CHAPITRE PREMIER.

Des Priviléges et Créances sur les Navires.

940. Les navires sont comme tous autres biens, affectés au paiement des dettes de ceux

à qui ils appartiennent; mais en outre, après qu'ils ont été vendus, le droit que les créanciers du vendeur ont de les saisir subsiste tant que leurs créances ne sont point éteintes par l'un des moyens généraux que nous avons fait Com. 193.
connoître dans le titre II de la seconde partie; ou que les acheteurs n'ont point purgé les droits des créanciers de la manière indiquée dans la section suivante.

C'est donc des effets particuliers de cette affectation et des droits de suite qui en résultent, que nous allons nous occuper.

Dans une premiere section, nous ferons connoître à quelles dettes un navire est affecté; dans la seconde; comment le tiers acquéreur peut purger les droits des créanciers; dans la troisième, d'après quel ordre ils doivent être colloqués; la quatrième sera consacrée à offrir quelques règles relatives aux droits sur les débris d'un navire naufragé.

SECTION PREMIÈRE.

Comment un Navire est affecté aux Dettes de celui à qui il appartient.

941. Tant qu'un navire est entre les mains de celui à qui il appartient, c'est-à-dire, tant qu'il ne s'en est pas dessaisi par vente ou autre acte translatif de propriété, il est, comme tous les autres biens de ce débiteur, affecté à ses

dettes. Mais, par une modification aux principes du droit commun que nous venons de remarquer, après la vente et jusqu'à ce que l'acquéreur ait purgé les droits des créanciers,
Com. 193. cette affectation subsiste encore et suit le navire entre ses mains. Il suffit que la dette soit certaine et antérieure à celle de l'acte de vente, quel que soit d'ailleurs son objet, quelqu'étrangère qu'elle puisse être aux opérations du commerce. Mais lorsque plusieurs créanciers sont en concurrence, on préfère ceux dont la créance est privilégiée.

Si ce navire appartient à plusieurs, la part de chacun est affectée à ses de dettes la même manière.

Ces notions indiquent la division de cette section en deux §. Le premier fera connoître quelles sont les dettes privilégiées sur un navire; le second, quel est le sort des dettés non privilégiées.

§. I.er

Quelles sont les Dettes privilégiées sur un Navire.

942. Nous suivrons, dans cette section, l'ordre naturel des évènemens qui peuvent donner naissance aux priviléges; c'est dans la seconde section, qu'en traitant de l'exercice des droits des divers créanciers, nous ferons connoître dans quel rang ils doivent être colloqués.

Les priviléges sur lesquels nous croyons utile de donner quelques développemens, sont ceux des constructeurs, des vendeurs, de ceux qui ont fait des réparations, des loyers des gens de mer, des fournitures de victuailles, des engagemens que produit la charte-partie, du prêt à la grosse, de la prime d'assurance.

Il faut toutefois observer que ces priviléges et ceux dont la section suivante contiendra l'entière nomenclature, ne sont que de la catégorie des priviléges sur certains meubles, ce qui ne doit apporter aucun changement à l'application des principes du droit commun sur les priviléges généraux que nous indiquerons en traitant des faillites.

Art. I.er *Sommes dues pour Construction, Vente ou Réparations d'un Navire.*

943. Lorsque le propriétaire d'un navire l'a fait construire, on doit distinguer si ce travail a été fait sous sa direction ou celle d'un homme de l'art préposé par lui, ou s'il a fait un marché à forfait pour cette construction. Au premier cas, les fournisseurs de matières premières, les ouvriers, le constructeur qui les dirige, sont privilégiés sur le navire; au second cas, le constructeur-entrepreneur est privilégié; mais les fournisseurs à qui il s'est adressé, les ouvriers qu'il a employés n'ont aucun droit

direct; ils ne peuvent, comme nous l'avons dit n. 603, que saisir et arrêter ce qui est dû à leur débiteur, et s'il a été payé, ils n'ont rien à demander au propriétaire du navire.

Lorsque le navire a été acheté, le vendeur a un privilége pour le prix qui lui est dû, ce qui est une dérogation aux principes du droit commercial que nous ferons connoître dans la cinquième partie, par l'effet desquels tout privilége est refusé au vendeur de marchandises qui n'est pas dans le cas de la revendication.

Un navire, depuis qu'il a été construit ou acheté, peut avoir eu besoin de réparations, les sommes dues pour cet objet ne sont pas moins privilégiées que celles qui seroient dues pour la construction, et d'après les mêmes principes.

Art. II. *Sommes dues aux Gens de mer pour leurs Loyers.*

944. Les gens de mer, quel que soit leur grade, lorsqu'ils sont engagés au voyage ou au mois, acquièrent par leur engagement, indépendamment de leur droit exclusif sur le fret, un privilége sur le navire au service duquel ils sont attachés; quant à ceux qui sont engagés au fret ou au profit, ils n'ont rien à prétendre sur le navire. On a vu, n. 692, les motifs de cette différence.

Art. III. *Sommes dues pour Victuailles.*

945. Les fournitures faites au capitaine pour la nourriture des gens de mer sont aussi privilégiées sur le navire ; l'armateur étant obligé de nourrir son équipage, la raison de ce privilége se fait aisément sentir. Il faut toutefois remarquer que l'ordre ou consentement du capitaine est nécessaire, et que les fournitures faites sans cette précaution ne pourroient donner une créance quelconque contre l'armateur, à moins que le fournisseur ne prouve qu'il n'y avoit pas encore de *marmite à bord*, et que l'armateur auroit été obligé de faire cette même dépense.

Art. IV. *Obligations dérivant de la Charte-partie.*

946. Le navire est affecté par privilége aux obligations que le fréteur a contractées par la charte-partie, comme nous l'avons expliqué n. 709. L'inexécution de ces engagemens peut avoir lieu, soit quand, par un fait ou une faute dont le fréteur est tenu, le transport ne s'effectue pas, soit lorsque les objets chargés n'arrivent point à leur destination, tant parce que le capitaine en auroit disposé pour les besoins du navire, que parce qu'il les auroit perdus, détournés, et que, par toute autre faute de sa part, il n'en feroit pas la restitution à la fin du voyage.

Dans le premier cas, les dommages-intérêts dont nous avons parlé, n. 709 et suivans; dans le second, les sommes dues pour prix des objets non représentés, et les dommages-intérêts qui pourroient être prétendus quand cette non représentation provient de délit ou faute du capitaine, sont privilégiés sur le navire.

Il en est de même de la portion contributive dans les avaries communes, qui doit être supportée par le navire et le fret, comme nous l'avons vu, n. 745.

Art. V. *Obligations produites par le Prêt à la grosse et le Contrat d'assurance.*

947. Ce que nous avons dit de l'objet du prêt à la grosse, fait assez connoître comment les créances de cette espèce, et même dans les cas où le contrat n'a pas d'exécution ou n'en a qu'une partielle, les sommes qui sont payées au prêteur à titre d'indemnité, les capitaux et intérêts légaux qui doivent lui être restitués, sont privilégiés sur le navire qui y a été affecté pourvu que les formalités prescrites aient été observées dans les délais déterminés.

948. Quoiqu'on n'ait pas établi de semblables moyens de rendre publiques les conventions d'assurance, par une sorte de conséquence du privilége accordé au constructeur, ou vendeur,

l'assureur jouit d'un privilége sur le navire qu'il a assuré, pour la prime qui lui est due; et le même privilége garantit le paiement du demi pour cent qu'il a droit d'exiger en cas d'inexécution totale ou partielle de la convention.

§. II.

Des Dettes non privilégiées sur des Navires.

949. Les priviléges peuvent se perdre quelquefois sans que la créance cesse d'exister. Le droit civil en offre de nombreux exemples. Dans ces cas, les créanciers n'ont pas d'autres droits que ceux qui n'ont jamais été privilégiés; ils ne forment point une classe intermédiaire; ils retombent dans la classe des créanciers ordinaires, et ne peuvent plus être admis qu'à une contribution avec ces derniers sur ce qui reste après que les privilégiés sont satisfaits.

Le vendeur lui-même n'est pas excepté. Lorsqu'il a perdu son privilége, il reste simple créancier.

Toute créance qui n'est pas privilégiée sur le navire, soit parce que jamais elle n'a eu cette qualité, soit parce qu'elle en a perdu les avantages, vient en concurrence sous le nom commun de dettes non privilégiées, quelle que soit son origine; mais il y a cela de particulier, que les créanciers, quoique non privilégiés, ont

Com. 190. un droit de suite sur le navire vendu, ce qui n'a pas lieu sur les autres meubles.

SECTION II.

Comment peuvent être purgés les Droits des Créanciers sur un Navire.

950. Pour bien entendre les moyens à l'aide desquels le tiers-acquéreur d'un navire peut se mettre à l'abri du droit de suite dont nous venons de parler, il faut distinguer si la vente a été forcée ou volontaire.

Com. 197. Lorsque la vente a été forcée, les droits de l'adjudicataire à la propriété deviennent irrévocables; il ne doit que le prix de son adjudication, sur lequel les créanciers exercent leurs droits, ainsi que nous le verrons dans la section suivante.

Quand la vente a été volontaire, on distingue si, lors de cette vente, le navire étoit dans le port ou s'il étoit en voyage.

Lorsque la vente a été faite, le navire étant
Com. 193. dans le port, les créanciers du vendeur, privilégiés ou non, pour cause antérieure à la date de l'acte de mutation de propriété, peuvent poursuivre leur paiement et exercer leurs droits sur ce navire, jusqu'à ce qu'il ait fait un voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acheteur, sans opposition de leur part entre les mains de ce dernier.

Un navire est, pour l'application de cette disposition, réputé avoir fait un voyage, lorsqu'il est constaté de la manière déterminée par les réglemens généraux ou locaux sur les congés et expéditions des navires, qu'il est parti d'un port et qu'il est arrivé dans un autre au moins trente jours après ce départ. Com. 194.

Quelles que soient les causes qui auroient pu faire relâcher ou débarquer dans un port autre que celui du départ, pendant cet espace de trente jours, la navigation qui n'a pas eu cette durée, n'est point comptée; mais aussi peu importe la plus ou moins grande distance du port d'arrivée à celui du départ, pourvu que l'intervalle des trente jours se trouve exactement entre celui du départ d'un port et de l'arrivée dans un autre.

Cependant, comme les navires peuvent avoir une destination qui les force à des débarquemens ou à des relâches fréquentes, sans qu'un intervalle de trente jours puisse se rencontrer, le navire est encore présumé avoir fait un voyage, s'il ne revient, dans le port d'où il est parti, que soixante jours après son départ : dans ce cas, il n'est point nécessaire qu'il justifie de relâche, de débarquement ou arrivée à un autre port.

Mais ces règles ne peuvent s'appliquer qu'à la navigation au cabotage. La nature des voyages de long cours, que nous avons fait connoître

n. 672, commande d'autres mesures pour que les droits de l'acquéreur ne soient pas trop long-temps incertains, et qu'il ne prétende pas trop long-temps retenir le prix de son acquisition sous prétexte de la possibilité d'oppositions de la part de créanciers du vendeur. Il n'est pas nécessaire que le navire soit arrivé à sa destination, ni, à plus forte raison, qu'il soit rentré au port; il suffit, qu'à la circonstance d'une expédition pour voyage de long cours, se réunisse celle qu'un espace de plus de soixante jours s'est écoulé depuis le départ du navire, pour que l'acquéreur ait purgé les droits, quels qu'ils soient, des créanciers du vendeur qui n'ont point fait de réclamation.

Lorsque la vente a été faite pendant que le navire étoit en voyage, c'est-à-dire, dans l'intervalle écoulé entre le moment où le capitaine a pris ses papiers et expéditions, et celui où il est rentré dans le port de départ, le navire est toujours réputé, en faveur des créanciers du vendeur, avoir continué d'appartenir à celui-ci. Quelle que soit la durée ou continuation de ce voyage après l'époque de la vente, l'acquéreur ne peut purger les droits des créanciers qu'en faisant, après l'arrivée ou retour, une expédition du
Com. 193. navire à son nom, à ses risques et avec toutes les conditions que nous avons expliquées.

Tant que les droits des créanciers n'ont pas été purgés par ce moyen, ils peuvent former

opposition entre les mains de l'acheteur. Celui-ci, à moins qu'il ne préfère d'acquitter les droits et créances pour lesquels est faite cette opposition, est obligé, même quand il auroit payé le vendeur, et sauf son recours, de rapporter le prix de son acquisition aux opposans, sinon il peut être dépossédé par l'effet de la saisie et vente forcée qu'ils ont droit de poursuivre. Com. 196.

Quelquefois même les opposans, si le prix qui leur est offert ne suffit pas pour les satisfaire en totalité, peuvent attaquer la vente pour cause de fraude, et s'ils en donnent la preuve, faire rentrer le navire dans le domaine du débiteur, sur qui ils en poursuivent ensuite la saisie et la vente forcée.

SECTION III.

De la Collocation des Créanciers sur les Navires.

951. On peut distinguer, en ce qui concerne la collocation des créanciers sur les navires, la manière dont elle peut être provoquée et s'opérer, et l'ordre dans lequel les créanciers doivent être colloqués; nous en ferons l'objet de deux paragraphes distincts. Nous devons seulement observer que lorsque, par l'insuffisance des fonds à distribuer, une classe de

privilégiés se trouve ne pouvoir être entièrement
Civ. 2097. payée, chacun de ceux qui la composent est
Com. 191. payé par contribution proportionnelle à ce qui lui est dû.

§. I.er

Comment est provoqué l'Ordre des Créanciers.

952. Lorsque la vente a été volontaire, nous venons de dire, que les créanciers pouvoient former opposition entre les mains de l'acheteur, et exiger qu'il rapporte le prix de son acquisition, s'il ne justifie pas qu'il ait purgé leurs droits. Ce rapport est dû par lui, quand même il auroit payé le vendeur, sauf, s'il a employé son prix à acquitter quelque dette privilégiée, à invoquer la subrogation, conformément aux principes du droit commun. Cet acquéreur est, dans ce cas, un véritable tiers-saisi tenu de rapporter son prix, pour être distribué.

Lorsque la vente a été faite en justice, le prix dû par l'acheteur doit être versé, par lui, soit entre les mains du poursuivant, s'il n'a pas reçu d'opposition dans les vingt-quatre heures, soit au greffe du tribunal de commerce, suivant les distinctions que nous avons faites, n. 614.

953. La demande aux fins de distribution peut être formée par le poursuivant lorsqu'il

y a eu une vente forcée; par l'opposant, ou le tiers-saisi, lorsqu'il s'agit de rapport du prix Com. 213.
d'une vente volontaire; et dans l'un et l'autre cas, par le saisi, intéressé à ce que sa libération soit effectuée.

Celui qui intente la demande, somme les créanciers opposans de produire au greffe leurs titres de créance, et faute par eux d'avoir fait cette production dans les trois jours qui suivent, ils sont exclus de la distribution du prix. Cette distribution a lieu devant le tribunal civil qui doit observer, autant que la nature des choses le comporte, les formes ordinaires de la distri- Pr. 656 *et suiv.*
bution par contribution.

§. II.

Dans quel Ordre les Créanciers doivent être colloqués.

954. Les priviléges étant des causes légitimes de préférence d'un créancier sur les autres, il est constant, que les privilégiés doivent être colloqués avant les non privilégiés; que s'il y a plusieurs privilégiés, l'ordre entr'eux doit être déterminé par la faveur de la créance; que parmi ceux qui méritent une égale faveur, il doit y avoir concurrence.

Ces principes sont la base de ce que nous allons dire dans ce paragraphe.

L'ordre des priviléges et la manière dont ils

doivent être justifiés, étant inséparables, nous allons les réunir, en parlant de chaque espèce de créances.

Au premier rang, sont les frais de justice, taxés dans les formes déterminées par le Code de procédure et les réglemens du 16 février 1807[1], et constatés par un état arrêté par le président du tribunal de commerce.

Au deuxième, les droits dus au trésor public ou aux agens de l'administration maritime connus sous le nom de pilotage, tonnage, cale, amarrage, bassin ou avant-bassin et autres de même nature, sur lesquels nous avons donné quelques notions, n. 712, tels qu'ils sont constatés par les états, contraintes ou quittances des receveurs dont la qualité suffit pour donner la légalité à ces sortes d'actes.

Au troisième rang sont, si le navire a été vendu dans le port, les gages du gardien et frais de garde du navire, depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente. Ils ne viennent qu'après les droits dont nous venons de parler, parce que le seul fait de l'entrée dans le port oblige ou donne lieu au paiement de ceux-ci. Le montant de ces gages doit être constaté par un état arrêté par le président du tribunal de commerce, qui ne se borne pas à les constater comme dans les frais de justice déjà taxés, mais

---

[1] Bulletin des lois, 4.e série, n. 2240.

qui peut lui-même en fixer le montant et réduire ce qu'il trouve exagéré, sauf recours contre sa décision.

Au quatrième rang, sont les loyers des magasins où sont déposés, depuis l'arrivée du navire, les agrès et apparaux, conformément à l'état arrêté par le président du tribunal de commerce, de la manière qui vient d'être indiquée.

Au cinquième rang, sont les frais d'entretien du navire et de ses agrès et apparaux, depuis son entrée dans le port au retour du dernier voyage, aussi constatés par état arrêté par le président du tribunal de commerce.

Au sixième rang, sont les gages et les loyers des capitaines et des gens de l'équipage employés au dernier voyage. Les sommes dues sont constatées par les rôles d'armement et de désarmement arrêtés dans les bureaux de l'inscription maritime. Ce placement de leurs droits au sixième rang ne les empêche pas d'exercer un privilége exclusif et premier sur le fret, conformément à ce que nous dirons plus bas.

Au septième rang, sont les sommes empruntées ou le prix des marchandises vendues par le capitaine pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage, comme nous avons vu qu'il en avoit le droit. Ce privilége est fondé sur la présomption que si ces dépenses n'eussent

pas été faites, le navire n'auroit pas achevé sa route, et c'est le motif qui les fait préférer aux sommes prêtées avant le voyage, qui n'ont que le neuvième rang.

Ces créances doivent être justifiées par des états qu'arrête le capitaine, et par les procès-verbaux constatant la nécessité de ces ventes ou emprunts. Lorsqu'ils ont été faits à différentes époques, mais pendant le même voyage, la nature des motifs qui les occasionnent commande que le dernier créancier soit préféré à l'avant-dernier, de la manière et sous les modifications que nous avons expliquées, n. 812.

Au huitième rang, sont les sommes dues au vendeur ou aux ouvriers employés à la construction et les sommes dues pour réparation, équipement et armement faits pour le voyage qui suit immédiatement cet achat. On ne fait point de ventilation pour distinguer le corps du navire dans l'état où il étoit lors de la vente, d'avec les réparations qui y ont été faites et armatures qui y ont été ajoutées, et colloquer le vendeur sur l'estimation de la valeur primitive, et les fournisseurs et ouvriers sur la plus value; ils viennent tous par concurrence.

La créance du vendeur doit être constatée par un acte ayant date certaine : celles des ouvriers le sont par mémoires ou factures; mais il faut qu'ils aient agi et fourni pour le compte et par ordre du propriétaire lui-même, ou de ceux qui le

représentent, car s'ils ont été employés par un entrepreneur à forfait, nous avons vu, n. 942, qu'ils n'ont d'action contre le propriétaire que jusqu'à concurrence de ce qu'il pourroit devoir à l'entrepreneur. Ce privilége n'existe qu'autant que le navire n'a point encore fait de voyage depuis la vente ou la construction; car, dans ce dernier cas, ce huitième rang est occupé par tous ceux qui ont fait des travaux ou fournitures d'objets pour radoub, armement et équipement, victuailles et nourritures fournies avant le départ au capitaine ou aux matelots de l'ordre du capitaine, lorsque l'armateur n'est pas sur les lieux.

Mais on ne peut, par aucune raison d'analogie, étendre ce privilége à ceux qui auroient fourni des sommes d'argent pour cet objet. Ces prêteurs ont dû se faire subroger aux droits de ceux que leur argent payoit, s'ils vouloient en avoir le privilége, ou prêter à la grosse. Mais s'ils ne sont ni dans l'un ni dans l'autre cas, ils n'ont aucun privilége.

Au neuvième rang, sont colloquées, suivant le mode et les principes expliqués, n. 812, les sommes prêtées à la grosse sur les corps, quille, agrès et apparaux du navire, pour radoub, victuailles, armement et équipement avant le départ. Les motifs qui font placer ces prêteurs après les vendeurs, constructeurs et fournisseurs ou ouvriers, pour réparation, sont

une modification de la règle générale dont on a vu, n. 811, une application aux prêts à la grosse sur des marchandises. C'est la conséquence de la règle spéciale pour les navires, que les créanciers y conservent un droit de suite. Le privilége d'un prêt à la grosse fait avant le départ ne commençant qu'à l'instant où le navire met à la voile, c'est à ces vendeurs, constructeurs, etc., que l'existence du navire est due, existence sans laquelle il n'y auroit pas de matière affectée au prêt.

Au dixième rang, sont les primes d'assurances faites pour le dernier voyage sur les corps, quille, agrès et apparaux, ainsi que sur l'armement et équipement du navire, dûment constatées par les polices ou par les extraits des livres des courtiers d'assurance, lorsque ces primes n'ont pas été payées, ou que la police n'a pas été quittancée. Car si la police constate que la prime a été payée, et qu'un billet, même avec date certaine, prouvât le contraire, le privilége ne pourroit être exercé; les contre-
Civ. 1321. lettres n'ayant aucun effet contre les tiers.

Si la police constatoit que le paiement a été fait en billets, ces billets n'étant pas payés, le privilége subsisteroit, suivant les règles que nous avons données, n. 220.

Au dernier rang, sont les dommages-intérêts que des jugemens ou des décisions arbitrales constatent être dus aux affréteurs ou chargeurs,

pour défaut de délivrance des marchandises, pour remboursement des avaries qu'elles ont essuyées par la faute du capitaine ou de l'équipage, ou dommages-intérêts résultans de l'inexécution de la charte-partie.

Il pourroit, il est vrai, sembler plus convenable que ces affréteurs ou chargeurs fussent mis dans un rang plus élevé, et même avant les gens de mer, parce que ces pertes ou dommages procèdent souvent du fait de l'équipage; à plus forte raison, qu'ils fussent préférés à ceux qui ont prêté avant le départ. Mais ces considérations cèdent devant la possibilité des connivences entre les chargeurs et le fréteur, par l'effet desquelles on eût pu anéantir les priviléges suivans; d'ailleurs les gens de mer doivent être encouragés, et les prêts à la grosse sont utiles.

Le rang de ces priviléges ne peut être changé par des stipulations du propriétaire du navire, malgré ceux qu'intéresse cette interversion. Peu importeroit la précaution qu'on auroit prise d'en rédiger des actes authentiques ou ayant date certaine antérieure à ceux qui fondent le privilége dont il est question de reculer le rang, parce qu'à moins qu'il n'y ait expressément renoncé, chacun est censé contracter sur la foi de la législation existante, et ignorer les conventions particulières qui ne lui ont pas été communiquées.

Section IV.

Des Droits sur les Débris d'un Navire naufragé.

955. Un navire peut être brisé par l'effet d'un naufrage ou de tout autre accident; il est évident que les créanciers de celui à qui il appartenoit peuvent exercer leurs droits sur le prix des débris, comme ils l'auroient fait sur le prix du navire entier. Mais l'ordre des priviléges n'est pas ici le même que celui dont nous venons de parler. Les frais de sauvetage sont préférés à tout, même aux loyers des gens de mer. Ces frais deviennent une masse spéciale dans laquelle ces derniers ne prennent part que s'ils ont travaillé, et ce qu'ils peuvent recevoir à ce titre ne s'impute point sur leurs loyers.

Le fonctionnaire public, par les soins ou sous la surveillance duquel nous avons dit, n. 643, 896 et 926, qu'il étoit procédé à ce travail, est chargé de faire vendre les débris. Sur le prix en provenant, il paie ou fait payer les salaires dus et autres dépenses qui ont été nécessaires.

Le reste est, d'après ses ordres, déposé en France ou dans les possessions françaises, dans la caisse des invalides de la marine, et, en pays étrangers, entre les mains des chanceliers de consulats ou autres légalement préposés. Les articles 7 et 8 de l'arrêté du 7 mai 1801

(17 floréal an 9) leur accordent, pour les soins et la responsabilité qu'exige ce dépôt, quinze centimes par cent francs, qu'ils perçoivent au moment de la remise des fonds à qui de droit. Le reste net est exclusivement affecté au paiement des loyers des gens de l'équipage, qui ne sont primés que par les seuls frais de justice faits pour parvenir à établir la contribution.

Lorsque les loyers des gens de mer ont été acquittés, le reste est distribué dans l'ordre que nous avons fait connoître n. 913, sous la seule modification relative au concours entre les prêteurs à la grosse, pour leurs capitaux, et les assureurs, pour les sommes qu'ils ont assurées.

956. Mais alors se présente une question dont l'intérêt est sensible. Lorsque les gens de mer ont été ainsi payés sur les débris du navire, par préférence à des créanciers qui les auroient primés sur le corps du navire, ceux-ci sont-ils subrogés aux droits des gens de mer pour réclamer le fret avec lequel ces derniers auroient pu être payés par privilége; peuvent-ils soutenir que si cet emploi du fret avoit eu lieu suivant sa véritable destination, le produit des débris leur eût fourni une masse de contribution, et prétendre, en conséquence, exercer sur ce fret les droits qu'ils auroient eus sur le produit des débris?

Rien ne paroît plus juste. Ce n'est point ici le cas que nous avons prévu, n. 872. Lorsque les créanciers réclament, dans le cas présent, le rapport du fret pour être partagé entre eux dans l'ordre de leurs priviléges, ils ne se fondent pas sur ce que la nature de ce fret l'affecte à leurs droits, mais sur ce que les gens de mer qui avoient deux priviléges, l'un sur ce fret, l'autre sur les débris du navire, ayant préféré d'exercer leurs droits sur le produit des débris, les ont privés d'une faculté qu'ils eussent exercée, si ces mêmes gens de mer s'étoient fait payer par le fret. Les créanciers exerçant ici une subrogation légale, peuvent donc exiger que les affréteurs paient le fret à leur masse particulière, jusqu'à concurrence de la somme qu'en a fait sortir l'exercice du privilége des gens de mer, et se la faire distribuer de même que si elle provenoit des débris du navire.

Mais leur droit, pour demander ce rapport, étant le même que celui des gens de mer, il ne peut être exercé contre les affréteurs qu'autant qu'ils n'auroient pas déjà payé, de bonne foi et sans opposition.

957. Une autre question semble naître de celle que nous venons d'examiner. Si le navire péri avoit été assuré, les droits et priviléges des créanciers sur ce navire pourroient-ils être exer-

cés sur le prix dû par l'assureur, à qui tous les débris en sont délaissés, suivant les règles que nous avons données plus haut, de la même manière que sont exercés les droits de ces mêmes créanciers sur le prix de la vente qu'ils peuvent faire rapporter par l'acheteur? Nous ne le croyons pas, et il n'y a pas la même raison de décider. Dans le cas de vente, le prix doit, par la nature des choses, représenter le navire, le propriétaire ne s'est dépouillé que pour cela; dans le cas d'assurance, le navire a péri, il n'est représenté par aucun prix.

A la vérité, par une convention particulière, l'assureur lui a promis une somme au cas où le navire périroit, mais cette somme n'est qu'une simple créance qui appartient à sa masse, suivant les principes expliqués, n. 872.

Dans ce cas, le montant de l'assurance du navire et les portions de fret, qui, par la convention, auroient pu être exclues du délaissement fait aux assureurs, forment une masse dans laquelle tous les créanciers prennent part indistinctement, sans ordre ni préférence.

CHAPITRE II.

Des Priviléges sur le Fret.

958. Les notions contenues, n. 716 et suiv., ont appris quand et comment étoit dû et devoit être payé le *frét*, où prix de transport de marchandises chargées sur un navire. Sous la même dénomination on comprend aussi ce qu'un passager doit pour le transport de sa personne, et même pour sa nourriture, si le capitaine en a été chargé.

Le fret est dû par celui qui a stipulé dans la charte-partie, quand même il n'auroit agi que comme commissionnaire, et en indiquant au nom de qui il stipuloit; c'est la conséquence des principes expliqués, n. 563.

On a vu, n. 720, que le fret devoit être payé au capitaine, quand même la charte-partie auroit été stipulée avec l'armateur lui-même ou avec son commissionnaire. Le capitaine est, par ses fonctions, suffisamment autorisé à recevoir et à libérer celui qui le paie.

Mais ce fret, soit qu'il ait été arrêté par opposition ou saisie-arrêt avant d'être payé, soit de toute autre manière, peut faire l'objet d'une distribution entre les créanciers de l'armateur.

Il est donc important de connoître quelles dettes y sont privilégiées.

Nous avons observé déjà, n. 673, 943 et 951, que les gens de mer avoient, sur ce fret, un privilége spécial. Les frais faits pour parvenir à la distribution, nous paroissent, parmi ceux dont nous avons présenté la nomenclature, n. 950, les seuls qui puissent leur être préférés; les droits de navigation ou autres semblables ne jouiroient pas de cette faveur. Nous ne disons rien de la contribution aux avaries, pour ce qui est à la charge du fret; sans doute, les gens de mer ne sont point payés avant qu'elle soit acquittée, mais cet acquittement est moins une collocation privilégiée, qu'une sorte de détérioration de la chose qui la réduit dans sa quotité, et la laisse, pour ce qui en reste, affectée au privilége des gens de mer.

959. Lorsque les gens de mer ont été ainsi payés sur le fret, ou que, dans le cas prévu, n. 956, les personnes subrogées à leurs droits les ont exercés, on rentre dans la règle. Le fret, qui est le fruit civil du navire, est soumis aux règles du droit commun sur les fruits des choses saisies.

Si le navire a été vendu en justice, il faut distinguer entre le fret acquis avant la saisie et celui qui peut avoir été acquis depuis. Il est évident que le fret dû et échu avant la saisie,

est une créance distincte de ce navire, qu'on ne peut dire avoir été saisie, comme des accessoires le sont avec l'objet dont ils dépendent. Les créanciers de celui à qui elle est due peuvent se la faire distribuer séparément, suivant leurs droits.

Mais un navire saisi peut continuer sa navigation et gagner un fret, conformément à ce que nous avons dit, n. 610. Ce fret, en tout ce qui excède les dépenses de la navigation et autres créances privilégiées dont il est chargé, se joint au prix de l'adjudication, pour être distribué dans le même ordre.

Ce que nous avons dit, que le fret étoit affecté au prêt sur le corps du navire, ne conduit donc pas à la conséquence d'attribuer au prêteur un rang sur ce fret, autre que celui que nous avons vu, n. 951, lui être attribué sur le navire. Ce n'est point pour créer un privilége spécial, semblable à celui des gens de mer, mais pour lever un doute qui auroit pu naître de la prohibition d'emprunter à la grosse sur le fret à faire, que cette règle a été posée.

960. Nous avons laissé entrevoir, n. 957, que les chargeurs ou affréteurs qui avoient payé au capitaine, sans opposition, le fret par eux dû, étoient valablement libérés. Les gens de mer ne peuvent, dans ce cas, les inquiéter, sauf leurs droits contre le capitaine. S'ils avoient

quelques motifs de suspecter sa bonne foi, il falloit qu'ils fissent saisir le fret entre les mains des chargeurs.

Mais en seroit-il de même si un affréteur, ayant stipulé, avec le capitaine, une clause pénale, dont l'effet seroit de l'affranchir du paiement total ou partiel du fret, en cas de faute ou autre délit dont ce capitaine est responsable, opposoit cette exception pour refuser de rapporter aux gens de mer le fret stipulé? Nous ne le croyons pas. Les gens de mer ont suivi la foi du navire, et ont pu ignorer les conventions particulières de la charte-partie. D'ailleurs, dans l'ordre des priviléges, celui des gens de mer étant classé avant celui des chargeurs, pour leurs indemnités, le fret ne peut, à leur préjudice, être absorbé ou diminué par l'effet d'une clause qui leur est absolument étrangère.

Par la même raison, l'affréteur ne pourroit, au préjudice des priviléges, opposer une compensation entre ce qu'il doit, pour le fret, et les indemnités ou dommages-intérêts qui lui sont dus par le capitaine, parce que la compensation ne peut avoir lieu au préjudice des tiers. Civ. 1298.

961. Ce que nous avons dit du privilége du fret s'applique à celui des avaries. Le capitaine peut s'en faire payer par la même voie et pendant

le même temps que du fret. Mais s'il reçoit le paiement de ce fret sans demander le remboursement de ce qui est dû pour avaries, et sans faire de protestation, conformément à ce que nous avons dit, n. 749, il n'est plus recevable à les réclamer.

CHAPITRE III.

Des priviléges sur le Chargement.

962. On entend par *chargement*, toutes choses ou marchandises placées sur le navire pour être transportées à une destination déterminée. Hors le cas où une tolérance fondée sur l'usage, laisse aux passagers la faculté de charger leurs effets ou quelques menus objets, sans payer de fret, il en est dû un suivant les règles que nous avons fait connoître, n. 709.

Les marchandises chargées sont affectées par privilége au paiement tant du fret, pour leur transport, que de ce que doit le passager à qui elles appartiennent, s'il est sur le même navire. S'il n'y a pas de fret dû particulièrement pour ces marchandises, par exemple, lorsqu'elles forment le *port permis* à ce passager, elles sont affectées au paiement de ce qu'il doit pour son passage.

Ce privilége l'emporte sur celui de tous autres créanciers, même du vendeur non payé, parce que nous verrons que lors même que ce dernier seroit fondé à exercer la revendication en cas de faillite de l'acheteur, il n'y seroit admis qu'en acquittant les sommes dues pour fret, voitures, commissions, assurance et autres frais, ou en remboursant les sommes payées à ce sujet. Il est même préféré au véritable propriétaire à qui les objets chargés auroient été volés, parce que le capitaine a traité moins avec la personne qu'avec la chose à laquelle, en général, le transport ajoute une véritable valeur.

Il passe même avant le privilége du trésor public, pour les droits de douanes et autres semblables; car c'est par le transport que les marchandises sont arrivées au lieu où ces droits sont exigés et payables.

Ce privilége subsiste tant que le capitaine est détenteur des choses ainsi affectées. Mais comme nous avons vu, n. 719, qu'il ne pouvoit refuser de les mettre à terre, sauf à en demander, au moment de la décharge, le dépôt entre les mains d'un séquestre volontaire ou judiciaire, lorsqu'il a usé de ce droit, il est évident qu'il conserve son privilége jusqu'à parfait paiement.

S'il a eu la facilité de les laisser enlever sans prendre cette précaution, il conserve encore

un privilége pendant quinze jours, pourvu que les marchandises soient entre les mains de l'affréteur ; car si ce dernier les a fait passer en mains tierces, par exemple, les a vendues et livrées, ou données en nantissement, le privilége est perdu. Ainsi, une vente non-suivie de tradition, ne suffiroit pas pour détruire le privilége ; il faut qu'il y ait ce qu'on nomme *changement de main ;* cette circonstance ne permettant plus d'exercer le privilége au préjudice de celui qui a ainsi reçu la chose de bonne foi.

L'effet de cette continuation de privilége est que dans le cas de faillite du chargeur, le capitaine puisse, pendant cette quinzaine, être préféré sur les objets qu'il a transportés à tous autres créanciers. Cette préférence n'est pas absolue, et s'il étoit dû quelques frais pour transport, chargement et déchargement, il y auroit concurrence, et même s'il y avoit eu enmagasinement, cette dette seroit préférée au fret.

Mais quand le même affréteur a chargé diverses sortes de marchandises, par des connoissemens différens, le privilége perdu sur celles d'un connoissement ne se reporte pas sur les marchandises d'un autre, quoique faisant partie du même chargement. Au contraire si la totalité avoit été chargée par un seul connoissement, et qu'une partie fût passée en main tierce, le reste

des marchandises resteroit affecté à la totalité du fret, même de la partie aliénée, parce que tout ce qui est compris au même acte est soumis solidairement au privilége, quand même il y auroit des prix différens pour chaque chose.

Un exemple va rendre ces principes sensibles. *Pierre* a chargé de l'indigo et du café sur le même navire. Le fret est, pour les deux objets, à 20 francs le quintal; ou, si l'on veut, il est à 20 francs pour le café, et à 15 pour l'indigo. Le navire arrivé, le capitaine livre le chargement au consignataire, sans exiger le fret; celui-ci vend et livre l'indigo avant la quinzaine. Pour connoître comment le capitaine exercera son privilége, une distinction est nécessaire. Si l'indigo et le café ont été compris dans le même connoissement, le privilége pour le fret de chacun des objets frappe sur la totalité, et par conséquent le capitaine pourra exercer son action sur le sucre, pour tout ce qui lui est dû, même pour le fret du café. Si, au contraire, l'indigo et le café ont été chargés par deux connoissemens distincts, le privilége du capitaine ne frappe sur le café, que pour le fret de cette denrée; et il n'a qu'une simple action personnelle contre *Pierre*, pour le fret de l'indigo.

Les mêmes règles s'appliquent aux sommes dues pour contribution aux avaries.

963. Le prêt à la grosse, que nous avons vu, n. 811, être privilégié sur les choses qui y sont affectées, sembleroit devoir être placé, immédiatement après ce qui est dû pour le fret et la contribution, et c'est bien ce qui a lieu le plus ordinairement. Néanmoins il pourroit arriver qu'un prêteur sur nantissement le lui disputât.

Le nantissement dont nous parlons n'est pas celui par l'effet duquel la chose donnée en gage est remise entre les mains du prêteur qui en a la détention corporelle, car il est peu présumable qu'en un tel état elle puisse être affectée à un prêt à la grosse. Si un emprunteur engageoit ainsi des choses dont il n'a plus la libre disposition, ce prêt seroit sans effet, ou donneroit lieu à une poursuite en escroquerie.

Les choses affectées au prêt à la grosse pourroient aussi, immédiatement au sortir du navire sur lequel elles ont navigué pendant le temps des risques, être mises en gage. Le créancier qui les auroit reçues de bonne foi seroit préféré au prêteur à la grosse, par la même raison qui fait perdre les priviléges du fret, lorsque les marchandises sont passées en mains tierces, ce n'a créancier point de droit de suite.

Au surplus, ces deux cas sont rares, parce qu'ils ne peuvent guère résulter que d'une fraude de l'emprunteur à la grosse. Mais il

arrivera plus souvent que le nantissement sera purement symbolique, sans que l'emprunteur soit réellement coupable du dol. Tel est le cas du consignataire, qui faisant des avances sur Com. 93. des marchandises à lui expédiées, obtient un droit de gage, semblable à celui que donne la détention dans le nantissement ordinaire : la lettre de voiture ou le connoissement, sont en quelque sorte la marchandise elle-même. Il a droit de préférence sur le prêteur à la grosse, quand même le contrat seroit antérieur à l'expédition des marchandises; ce prêteur est dans un cas à peu près semblable à celui où il auroit prêté sur des marchandises que l'emprunteur lui auroit faussement assuré être à lui.

964. Nous sommes naturellement entraînés à examiner s'il faut, par analogie et par suite de ce que nous avons dit du privilége de la prime sur le navire assuré, en conclure que la prime d'assurance sur des marchandises jouisse également d'un privilége.

De fortes raisons semblent s'y opposer. Une disposition formelle de notre code, déclare pri- Com. 191. vilégiée la prime d'assurance du navire, et le silence qu'il garde sur celle des marchandises, semble annoncer l'intention de ne pas la faire jouir de cet avantage. La raison de cette différence paroît même expliquée par celle qui existe entre les droits accordés aux créanciers

sur les navires de leurs débiteurs, et ceux qu'ils ont sur les autres effets mobiliers.

Une disposition non moins formelle, a égale-
Com. 320. ment déclaré que le prêteur à la grosse étoit privilégié sur les marchandises affectées au prêt qu'il avait fait, et rien de semblable n'est dit pour la prime due à l'assureur.

La raison de cette différence, indépendamment de ce que la publicité exigée pour le prêt à la grosse ne l'est pas pour la police d'assurance, paroît encore être expliquée par celle qui existe entre un prêteur et un assureur. Il est de l'essence du prêt que le prêteur fasse crédit à son débiteur; on ne peut prêter sans que l'emprunteur n'ait un terme pour se libérer. L'assureur n'est point dans ce cas; il n'est point de l'essence de la convention qu'il fasse crédit pour la prime stipulée, il peut exiger qu'elle lui soit payée; c'est volontairement, c'est sans y être contraint par la nature des choses qu'il est créancier.

L'analogie ne seroit pas un argument décisif, parce que les priviléges sont de droit étroit; ils sont une exception à la règle que tous les créanciers d'un débiteur ont des droits égaux sur ses biens : or, une exception doit être textuellement prononcée, elle ne s'induit pas, par conséquence, d'un cas à un autre.

D'un autre côté, les assurances sont d'une grande importance dans le commerce; elles

méritent d'être favorisées et encouragées. Si les assureurs exigeoient les primes comptant, elles seroient moins considérables, et peut-être même les assurances plus rares, parce qu'il y a des circonstances dans lesquelles le taux de la prime est si élevé, que ce déboursé augmenteroit singulièrement les charges de l'assuré.

En privant les assureurs sur marchandises, du privilége pour leur prime, on éloigne les étrangers d'assurer en France, et l'on s'expose à ce que les Français fassent préférablement des assurances en pays étrangers, où le privilége de la prime est généralement admis par les lois des diverses nations commerçantes.

On peut, d'ailleurs, ajouter que l'assurance est une mesure qui tend à la conservation de la chose; que la prime due pour cette conservation peut donc, sans interprétation forcée, être considérée comme dette contractée pour la conservation des marchandises, placée par le droit civil au rang des dettes privilégiées. Civ. 2102.

Il ne s'agiroit plus, si l'on admet cette opinion, que de déterminer la place de ce privilége, et l'analogie peut alors être d'un grand secours.

Il est évident que la prime ne seroit pas préférée au fret et à la contribution. Le capitaine est détenteur de la marchandise, ou présumé tel, tant que la quinzaine dont il a été parlé, n. 962, n'est pas expirée.

La prime ne doit point aussi être préférée au prêt à la grosse, par le même motif qui, dans l'ordre des priviléges sur le navire, place le prêteur avant l'assureur.

A plus forte raison ne passera-t-elle point, avant le consignataire, pour ses avances; puisqu'indépendamment de ce que nous avons dit, n. 963, dans le droit civil même, dont les dispositions sont les seules qui puissent fonder le privilége de la prime, les droits du prêteur sur nantissement, sont préférés à ceux du conservateur de ce même gage qui n'en est plus saisi.

La prime se trouvera donc, si on lui accorde un privilége sur les marchandises, être au dernier rang, à-peu-près comme celle de l'assurance du navire; et dans la réalité, c'est tout ce que peut raisonnablement prétendre l'assureur qui a bien voulu accorder terme à l'assuré.

CHAPITRE IV.

Comment se perdent ou s'éteignent les Priviléges résultant des Contrats maritimes.

965. Lorsqu'une dette est éteinte entièrement par l'un des moyens généraux du droit civil, dont nous avons fait, dans le chapitre VI du titre I.er de la seconde partie, l'application à la

jurisprudence commerciale, il est évident que le privilége qui n'est qu'une qualification, qu'un accessoire de la dette, est également éteint.

Mais il peut arriver quelquefois que plusieurs de ces moyens d'extinction ne détruisent que le privilége et laissent subsister la dette. Les règles du droit commun doivent être observées scrupuleusement, afin de ne pas confondre deux cas qui sont si différens.

En effet, à l'exception du paiement proprement dit, c'est-à-dire de la prestation réelle de la chose due, les autres modes d'extinction des dettes ne sont guères que des exceptions qui peuvent être paralysées ou rendues sans effet par le consentement de celui qui pouvoit les invoquer.

La prescription en est un exemple frappant. On a vu que toutes actions en paiement, pour fret de navire, gages et loyers des gens de mer, Com. {432. 433.
étoient prescrites un an après le voyage fini; celles pour nourriture fournie aux matelots, par l'ordre du capitaine, un an après la livraison; celles pour fournitures de bois et autres choses nécessaires aux constructions, équipement et avitaillement du navire, un an aprés ces fournitures faites; celles pour salaires d'ouvriers, et ouvrages faits, un an après la réception des ouvrages; celles en remise de marchandises chargées, un an après l'arrivée du navire; qu'enfin, celles qui dérivoient d'un contrat à

la grosse ou d'une police d'assurance, étoient prescrites après cinq ans, à compter de la date du contrat.

Mais la prescription est une exception qui tient à la conscience de celui qui peut l'invoquer, qui même peut avoir été rendue inutile par des reconnoissances ou aveux. Enfin, dans plusieurs circonstances, le créancier peut encore déférer le serment sur la vérité de la dette, à celui qui lui oppose la prescription. Quel sera, alors, le sort d'une dette privilégiée frappée de prescription, et que le débiteur auroit reconnue ou avouée après ce moment?

Rien ne peut faire que la prescription n'ait pas produit ses effets; et si les tiers ont intérêt à les invoquer, ils y sont bien fondés, nul ne pouvant se désister d'un droit qui lui étoit acquis, au préjudice de ses créanciers.

Celui dont la créance est ainsi reconnue, ne rentre donc pas dans les priviléges attachés à sa créance. Il ne lui reste qu'une action ordinaire, parce que les priviléges dérivent de la loi, et non de la volonté ou du caprice des parties.

FIN DU SECOND VOLUME.

